YOL TESTİ HYUNDAI i30N



AUTOCAR

OCAK 2018 13 TL (KKTC 16 TL)



SÜRÜŞ İZLENİMLERİ
- Nissan Qashqai
- Volkswagen Polo
- Ford Fiesta
- Subaru XV
- Peugeot 308
- Hyundai i30
- Volvo S90
- Kia Sportage
- Nissan Navara

2017'nin En iyi sürücü otomobilleri



İlk sürüş: Audi RS4 Avant



izlenim: Mercedes-Benz S400d



İzlenim: BMW X3

VOLVO XC40 • MCLAREN SENNA • LAMBORGHINI URUS

Önceliğiniz güvenlik mi yoksa şık görüntü mü?

Bu yıl 20. yıl dönümünü kutlayan Euro NCAP, satıştaki araçların güvenlik açıklarını meydana çıkardı ve bu sayede araçlar güvenliği sağlamak adına önemli değişimler yaşadı. Açıklanan çarpışma testlerinin sonuçları birçok kişinin satınalma eşiğinde önemli değişimler yaşattı.

Euro NCAP'in son olarak düzenlediği testte birbirinden ilginç sonuçlar ortaya çıktı. Uzun zamandır pazarda olan birçok model son yapılan testten 3 yıldız aldı. Burada kullanılan eski teknoloji bunda çok büyük rol oynuyor. Teste` giren modellerin eskidiğini düşünürsek aldığı düşük puan bir derece anlaşılabilir. Fakat 2017 yılının son günlerinde tanıtılan Dacia Duster, Kia Stonic gibi modellerin 3 yıldız alması kabul edilebilir gibi değil. Eğer tamamen yeni bir model üretiliyorsa bu modelin güvenliği ön plana çıkarması gerekir diye düşünüyorum. Yenilenen stop veya far grubundan ziyade kaza sırasında sergilediği güvenlik bence daha önemli. Umarım markalar bunu göz önünde bulundurur.

2017 yılında ekip olarak önemli işlere imza attığımızı düşünüyorum. Nisan ayında Autocar 11. yıl özel sayısı ve otomobil alım rehberi Hangi Oto'yu pazara sürdük, bu sırada sevgili Burak Ertem'den boşalan görevi üstlendim, Dergilik anlaşmasıyla dijital dünyada da yer aldık. 2018 yılında da yeniliklerle aranızda olacağımızın sözünü veriyoruz.

Lift ailesi olarak 2018'in herkes için mutlu, sağlıklı ve huzurlu geçmesini diliyoruz.

Yeni yılda da herkese keyifli okumalar.



EGEMEN ÖZTEN
egemen@autocar.com.tr

AUTOCAR
ISSN 1300-798X

1895 yılında yayın hayatına başlamış, bir otomobil dergisidir.

İMTİYAZ SAHİBİ
LIFT Dijital İletişim Hiz. A.Ş. adına
Ömer Erdem
omerdem@lifttr.com

YÖNETİM
Yönetici Ortak
Ertuğ Özdemir ertug@lifttr.com

YAZI İŞLERİ
Kıdemli Editör
Egemen Özten egemen@autocar.com.tr
Editör
Mehmet Akif Doğan mehmet@autocar.com.tr
Görsel Yönetmen
Yılmaz Mermer yilmaz@lifttr.com
Fotoğraf
Gürkan Çağlar gurkan@lifttr.com
Katkıda Bulunanlar
Burak Ertem (Yayın Danışmanı)

SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Onur Ezer onur@lifttr.com

REKLAM VE ÖZEL PROJELER
Onur Ezer onur@lifttr.com

DİJİTAL OPERASYON
Mehmet Emrah Konya emrah.konya@lifttr.com

VİDEO İÇERİK
Fatih Yalçınkaya fatih@lifttr.com
Ozan Baş ozan@lifttr.com

EĞİTİM academy@campaigntr.com

İDARİ / LOJİSTİK
Selçuk Ak selcuk@lifttr.com

ABONELİK / MALİ İŞLER
Cansu Özkaya muhasebe@lifttr.com
Abonelik için: abone@lifttr.com

MATBAA / BASKI
APA UNIPRINT Basım San. ve Tic. A.Ş.
Ömerli Mah. Hadımköy-İstanbul Cad.
No: 159 34555 Arnavutköy / İstanbul
Tel: 0212 798 2840

Yaygın süreli yayındır.

DAĞITIM
Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.



LIFT DİJİTAL İLETİŞİM HİZ. A.Ş.
YEŞİLCE MAH. GÖKTÜRK CAD. ÇEŞNİ SK. NO:4 KAT:2
LEVENT 34418 KAĞITHANE / İSTANBUL / TÜRKİYE
+90 212 286 3579 www.lifttr.com

haymarket
Haymarket Consumer Magazines Genel Müdürü David Prasher
Uluslararası Direktör Alaistar Lewis
Avrupa, Amerika, Orta Doğu ve Afrika Lisans Geliştirme Direktörü Ian Porter



Autocar uluslararası "Car Of The Year" ödülünde organizasyon komitesi üyesidir.

BU AY

AUTOCAR

Hyundai i30N Autocar'ın yol testine konuk oluyor



16



RÖPORTAJ: YAĞIZ AVCI **66**



VOLKSWAGEN POLO **32**



AUDI RS4 KOMPAKT SW'LERE AUDI SPORT TEDAVİSİ **10**



VOLVO'DAN KÜÇÜK PREMIUM SUV **14**



MERCEDES-BENZ S400D: YOLDA UÇAN HALI KEYFİ **24**



BMW X3: 3. JENERASYONUYLA YOLDA **28**

SON DURUM

HABERLER

Otomobil dünyasından en son haberler ve yenilikler



McLaren'in yeni süpersporu: Senna

800 beygirlik Senna ile McLaren pistleri hedefine aldı

McLaren'in kuralları yıkan P1 modelinin tanıtılmasının üzerinden neredeyse 5 yıl geçti. Adından çokça söz ettiren bu modelin ardından McLaren, bu sefer Senna ile kuralları yıkmaya geliyor.

Londra'da düzenlenen özel bir etkinlikte tanıtılan McLaren Senna 750.000 poundluk bir fiyat ile satışa sunuldu. 800 beygir güç üreten motora sahip olan Senna sadece 500 adet üretilecek.

Otomobile ilk baktığımızda aerodinamik dış yapısı dikkatleri çekiyor. Dev arka kanat, ön splitter (her ikisi de aktif), geniş havalandırma ızgaraları ve dev jantları Senna'nın pistleri hedefine aldığını gösteriyor.

Senna'nın gelişimi için McLaren mühendisleri yaklaşık 2 yıl süren bir mesai harcadı. McLaren'in diğer modellerinde de kullanılan karbonfiber şasi ve panelleri ortada konumlandırılmış çift turbo beslemeli V8 motor, bağımsız yapıda hidrolik adaptif süspansiyonlar, anti-roll bar ve elektro hidrolik direksiyon sistemi aynen bu modelde de kullanılmaya devam ediyor.

Tüm bunlar sayesinde Senna'nın kuru ağırlığı 1198 kilogram olarak açıklandı. Bu değer McLaren 720S modelinden 220 kilogram daha hafif. Senna bu sayede pistlerde en iyi süreye imza atan McLaren modeli olma unvanına kavuşacak gibi.

McLaren henüz Senna'nın performans değerlerini açıklamadı. Modelin McLaren P1 seviyesinde performans değeri sunacağını düşünürsek 100 km/s hızlanmasının 2.5 saniyenin altında olacak.

Pist odaklı geliştirtilen Senna, yollara çıkan ve sürücüsüyle en iyi iletişim kuran McLaren modeli olacağı iddia ediliyor. Diğer taraftan ise Senna, P1'in aksine hibrit motor yerine tamamen fosil yakıtta gücünü alıyor.

Senna, 720S modelinin aksine bagaj konusunda kullanıcısına çok fazla şey vaat etmiyor. Pist odaklı geliştirilen Senna, pilot ve sağ koltukta oturacak kişinin yarış tulumları, kaskları ve birkaç sandviçini saklayabilecek alan sunabiliyor. Senna sahipleri için bunun yeterli olacağını düşünüyoruz.

Senna'nın içerisine geçtiğimizde sade tasarlanmış bir kabin karşılıyor. 720S modelinde de kullanılan katlanabilir sürücü ekranı, orta konsolda bilgi/eğlence ekranı ve ses sistemi yerini koruyor. Modelin en önemli detaylarından birisi ise kullanılacak koltukların her biri kişiye özel tasarlanacak.

Senna, Cenevre'de otomobilseverlerle buluşacak. El işçiliği ile üretilen 500 adet Senna ise 2018'in yaz aylarından itibaren şanslı sahiplerine ulaştırılacak.

> Senna ton başına tam 670 beygir güç üretiyor



Lamborghini'nin süper SUV'u Urus tanıtıldı



İtalyan spor otomobil üreticisi Lamborghini'nin SUV'u Urus, Bologna'da düzenlenen etkinlikte tanıtıldı.





4.0 litre twin-turbo, V8 motoru 650 beygir güç üretirken bu güç dört tekerleğe aktarılıyor. 100 km/s hızlanmasını 3.6 saniyede tamamlayan Urus'un maksimum hızı 305 km/s olarak açıklandı. Lamborghini CEO'su Stefano Domenicali, Urus'un markanın tasarım, performans çizgisine sahip olduğunu ve günlük kullanıma da uygun olduğunu belirtti.

Urus'tan beklentisi çok olan Lamborghini bu model için üretim kapasitesini artırdı. Sant'Agata'da açılan yeni fabrika ile birlikte Lamborghini'nin yıllık üretim adedi 7000'e çıkacak. Bu sayı güncel rakamın iki katı.

Marka, Aventador ve Huracán'da atmosferik beslemeli V10 ve V12 motorlar kullansa da Urus'ta turbo beslemeli 4.0 litrelik motor bulunuyor. Markanın bu motoru tercih etmesinin altında yatan neden ise düşük devirde ihtiyaç duyulan yüksek tork. 6000 d/dak'da 650 beygir güç üreten bu motor 2250-4500 d/dak arasında 850 Nm tork üretebiliyor. Bu sayede Urus'un 100 km/s hızlanması 3.6 saniye, 200 km/s hızlanması ise 12.8 saniye sürüyor. Karbon seramik frenler sayesinde Urus 100 km/s'den sıfıra 33.7 metrede duruyor.

8 ileri otomatik şanzımanla gücü dört tekerleğe aktaran Urus'ta Torsen markalı otomatik kilitli diferansiyel bulunuyor. Standart kullanımda 40/60 oranında gücü tekerleklere aktarırken ihtiyaç durumuna göre bu oranı değiştirebiliyor. İhtiyaç durumunda maksimumu torkun %70'ini ön tekerleklere veya %87'sini arka tekerleklere aktarabiliyor.

Arka diferansiyelde bulunan aktif tork yönlendirmesi sayesinde sürüş moduna ve zemine göre güç ve torku tekerleklere farklı oranlarda aktarabiliyor.

Urus, Volkswagen Group'un MLB Evo platformunda inşa edilmiş. Bu platformu daha önce Bentley Bentayga, Porsche Cayenne ve Audi Q7'de de görmüştük. Alüminyum ve çelik ağırlıklı malzemeden üretilen Urus'un ağırlığının 2200 kilogramdan daha az olduğu belirtildi.

158 mm ile 248 mm arasında değişen yerden yüksekliğe sahip olan Urus, 21 ve 23 inç jant seçeneklerine sahip olacak. Markanın kullandığı lastikler ise Pirelli'nin süper SUV modelleri için geliştirdiği lastiklerden seçilmiş.

STELVIO QUADRIFOGLIO GELİYOR

Alfa Romeo, yeni SUV'u Stelvio'nun en hızlı versiyonunu gelecek yıl içinde Türkiye pazarında satışa sunacak. 2018'in ikinci yarısında satışa sunulacak olan Stelvio QV için siparişler alınmaya başlandı.



HAFTADA 9 SAAT TRAFİKTE GEÇİYOR

Ajans Press'in, Moovit ve medyadan derlediği bilgilere göre 6 gün çalışan bir İstanbullu haftada ortalama 9 saatten fazlasını trafikte kaybederken, Ankaralı vatandaşlar ise ortalama 7 saatini trafikte kaybediyor.





BMW'nin elektrikli otomobil satışı 100.000 sınırını aştı

BMW, 2017 yılında ulaştığı 100.000 adetlik elektrikli otomobil satış rakamını, Münih'teki genel merkezini dev bir bataryaya dönüştürerek kutladı. Tamamen elektrikli ve hibrit olmak üzere global pazarda toplam 100.000 adetlik satış adetinde ulaşan Alman üretici, artan rakamları kutlamak adına özel bir video hazırladı. Elektrikli otomobil bataryalarına ithafen; Münih, Almanya'daki silindir formlu genel merkez binası ışık oyunlarıyla dev bir bataryaya çevrildi.

Son günlerini yaşadığımız 2017 yılında en çok elektrikli otomobil satışı İskandinav ülkelerinde i3 ile gerçekleştiren BMW, Batı Avrupa ve Amerika'daki popülerliğini de arttırdı. Sadece Almanya'da 10.000 adet yeni elektrikli BMW trafiğe kaydolurken, markanın Avrupa'daki elektrikli otomobil pazarında payı %21'e ulaştı.

VW Arteon'a 1.5 TSI seçeneği

Dizel motor seçeneklerinin ardından Arteon, 1.5 TSI ACT 150 bg DSG seçeneğiyle Türkiye'de satışa sunuldu. Arteon'un DSG şanzımanlı 1.5 litrelik yeni TSI motoru, 150 bg güç ve 250 Nm torka sahip. Arteon, Türkiye'de daha önce 150 bg ve 240 bg güç üreten dizel 2.0 TDI motorlu seçenekleriyle satışa sunulmuştu.

Arteon 1.5 TSI ACT DSG, 'Elegance' ve 'R-Line' olmak üzere 2 farklı donanım seviyesiyle sunuluyor. Elegance donanım seviyesinin konfigürasyonu, premium sınıfa has bir donanım ve stil sunarken; R-Line donanım seviyesi ise, sportif tasarım öğelerine sahip. Elegance ve R-Line donanım seviyelerinde standart olarak 19 inçlik alüminyum alaşımlı jantlar, dinamik viraj farı özelliğine sahip LED "High" ön farlar, dinamik sinyale sahip LED stop lambaları, kolay açılır / kapanır bagaj kapağı, anahtarsız giriş ve çalıştırma, Alcantara/ Vienna döşemeye sahip koltuklar, Dijital Gösterge Paneli "Active Info Display", progresif direksiyon ve 3 renkli ambiyans aydınlatma sunuluyor.

Arteon 1.5 TSI ACT DSG modeli R-Line ve Elegance donanım seviyelerinde 235 bin 300 TL'den başlayan anahtar teslim fiyatıyla satılıyor.



Doğuş Otomotiv üst yönetiminde yeniden yapılanma



Doğuş Otomotiv A.Ş'nin 22.12.2017 tarihinde gerçekleştirilen Yönetim Kurulu Toplantıları'nda şirket üst yönetimlerinde yeniden yapılanmaya gidildiği kesinlik kazandı.

- Volkswagen Binek Araç Marka Genel Müdürlüğü görevine; Audi, Bentley, Lamborghini ve Bugatti Markaları Genel Müdürü Sn. Giovanni Atilla Gino Bottaro,
- Audi, Bentley, Lamborghini ve Bugatti markaları Genel Müdürlüğü görevine; Volkswagen Ticari Araç Genel Müdürü Sn. Kerem Güven,
- Volkswagen Ticari Araç Genel Müdürlüğü görevine; Yüce Auto Motorlu Araçlar Ticaret A.Ş. (Skoda) Genel Müdürü Sn. Tolga Senyücel,
- Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu üyeliğinden ayrılan Sn. Hasan Hüsnü Güzelöz'ün yerine, Yönetim Kurulu üyesi olarak yerine seçildiği üyenin görev süreleriyle sınırlı olmak ve ilk genel kurul toplantısında onaya sunulmak üzere Volkswagen Binek Araç Marka Genel Müdürü Sn. Vedat Uygun,
- Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Genel Müdürlüğü görevine; Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Filo ve 2. El Operasyonları Direktörü Sn. Osman Yelkenci, Yüce Auto Motorlu Araçlar Ticaret A.Ş. (Skoda) Genel Müdürlüğü görevine; Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Genel Müdürü Sn. Zafer Başar atandı.

EN ESKİ 911 İLK KEZ SERGİLENİYOR

Porsche, en eski 911 modelini ilk kez sergiliyor. Üretildiği tarihten neredeyse tam 50 yıl sonra Porsche Müzesi tarafından keşfedilen otomobil, restore edilerek orijinal haline getirildi.



SERKAN YAZICI, DÜNYA MOTORSPORLARI KONSEYİ ÜYESİ OLDU

FIA genel kurulu 8 Aralık'ta Paris'te gerçekleştirildi. TOSFED Başkanı Serkan Yazıcı da Dünya Motorsporları Konseyi'nin 14 üyesinden birisi olarak göreve geldi.



İLK SÜRÜŞ



AUDI RS4 AVANT

Kompakt stationwagonlara Audi Sport tedavisi hazır; 450 beygirlik V6 motor ve dinamik dört tekerlekten çekiş ile birlikte...





> Köpeğinizin korkudan tüylerinin diken diken olmasını istiyorsanız RS4'ten daha iyi bir alternatif yok

Kompakt boyutlarda hızlı stationwagon arayanlar Mercedes-AMG C63 wagon'un dışında artık Audi RS4 Avant seçeneğine de kavuştu. BMW M3 ve Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio modellerinin henüz bu otomobillere rekabet edecek versiyonları sunulmadı. Eğer bagajınızda köpeğinizle veya kalabalık ailenizin eşyaları ile hızlı seyahatler gerçekleştirmek isterseniz karşınıza bu iki seçenek çıkıyor.

Dördüncü nesline kavuşan RS4'ün en önemli değişimlerinden biri kaputunun altında yaşandı. Daha önceki versiyonlarında Mercedes-AMG gibi V8 motor ile satışa sunulan RS4, yeni nesliyle birlikte 2.9 litre, twin-turbo V6 motora kavuştu. Geçtiğimiz yıl satışa sunulan RS5'te de kullanılan bu motor 450 beygir güç üretiyor.

8 ileri tork konvektörlü şanzıman ile gücünü dört tekerleğe birden yollayan RS4 tasarımı ile A4 Avant'tan farklılaşmayı da ihmal etmemiş. RS4, standart A4 Avant'tan 30 mm daha geniş ve daha agresif görüntüye sahip.

Dört tekerlekten çekiş sistemi normal şartlarda gücün %60'ını arka tekerleklere aktarıyor. Yol şartlarına göre arka tekerleklere iletilen güç %70, ön tekerleklere aktarılan güç ise %85'e kadar yükselebiliyor. Bu değişim sayesinde RS4 çok dinamik bir otomobil haline geliyor.

İngiltere'de satılacak olan RS4 modelleri spor diferansiyel ile gelecek. Elektronik şekilde arka diferansiyeli kontrol eden bu spor diferansiyel arkadan itişli modellerde yer alan diferansiyeller gibi çalışıyor. Değişken oranlı direksiyon ve seramik frenler sayesinde sürüş keyfi artıyor. Test otomobilimizde İngiltere'de 10.000 pounda satılan Carbon Pack isimli donanım ve 20 inçlik jantlar bulunuyordu. Standartta 19 inç jantlarla donatılan RS4'ün 20 inçlik jant seçeneğiyle birlikte 275/30 R20 lastikler geliyor.

Yeni RS4, bir önceki RS4'ten 80 kilogram daha hafif. Bu ağırlık tasarrufunun 15 kilogramı gövdeden sağlanırken 31 kilogramı ise 2 silindiri eksilen motordan geliyor. Diğer ağırlık tasarrufu ise yürüyen aksamdan sağlanmış. Tüm bu hafiflemeye rağmen RS4 hala ağır bir otomobil. 1715 kilogram ağırlığındaki RS4'ün ağırlığı C63 ile benzerlik gösteriyor. 4781 mm uzunluğundaki RS4'ün bagaj hacmi ise bir stationwagon'dan bekleneni veriyor.505 litrelik bagaj hacmi rakibi C63'ün bagaj hacminden 15 litre daha fazla.

Audi RS4, Audi'nin diğer RS modelleri gibi çok hızlı. 5700 – 6700 d/dak arasında 450 beygir güç sunan modelin tork değeri ise



19inçlik jantları standart donanım olarak sunan RS4'te 20inçlik jantlar opsiyon listesinde yer alıyor

Köşeli alcantara direksiyon simidi, kırmızı dikişler ve karbon parçalar. RS4'ün malzeme kalitesi yüksek kabini sürücüsünü şımartıyor

600 Nm. 1900 d/dak'dan itibaren bu gücü sunan RS4, tork değerini 5000 d/dak'a kadar koruyabiliyor. Bu başarılı güç/tork eğrisi için otomobilin çok hızlı bir şanzımana ihtiyaç var. RS5'te de kullanılan şanzımanı kullanan RS4 hızlı vites geçişleri ile motorun ihtiyaçlarına cevap verebiliyor.

Otomobilin düşük hızdaki kullanımı beklenenden iyi. Başarılı bir ağırlığa sahip olan direksiyon sistemi şehir içinde kullanımınızda bir sıkıntı yaratmıyor. Rahatlıkla evden markete giderken RS4'ü kullanabilirsiniz. Konu otoyol kullanımına geldiğinde de bu başarılı çizgisi değişmiyor. İnce yanaklı ve büyük ebatlı lastiklerine rağmen uzun yol konforu gayet başarılı.

Otomobilin içerisinde kullanılan yumuşak dokunuşlu plastikler, krom ve Alcantra detaylar sayesinde iç mekanda da şık ve kaliteli bir alan elde edilmiş.

Yola çıktığınız anda RS4 özel bir model olduğunu hissettiriyor. Comfort, Dynamic, Auto ve Individual sürüş seçeneklerine sahip olan RS4'te bu seçenekler arasında değişim yapabiliyorsunuz. Bu değişimin sonunda süspansiyon, direksiyon, motor ve frenlar farklı çalışıyor. Yani piste çıkmak için farklı bir mod, köpeğinizi veterine götürmek için farklı mod seçebilirsiniz.

Audi RS4'ün limitleri çok yüksek. Dynamic modda ise salınım önemli ölçüde azalıyor. Bu sayede sürücüsüne çevik bir kulanım sunmayı ihmal etmiyor. Eğer virajlarda çok zorlarsanız elektronik diferansiyel dışarıdaki tekerleğe daha fazla güç vererek otomobili yolda tutmayı sağlıyor. Bu şekilde bir Ford Focus RS veya hatta bir Nissan GT-R'den farklı değil.

Otomobilde olan mekanik ve elektronik müdahaleleri hissediyorsunuz. Fakat bu müdahaleler maksimum yol tutuşu sağlamak için size yardımcı oluyor. Fakat direksiyonun yüksek hızlardaki ağırlığı biraz keyif kaçırıcı olabiliyor. Yapay bir his sunan bu direksiyon yerine C63'te kullanılan ve doğrudan iletişim kuran direksiyonu daha çok tercih ederim.

Otomobili Comfort modunda kullandığınızda ise çok daha konforlu hissediyorsunuz. Yoldan gelen darbeleri çok iyi sönümleyen bu seçim günlük kullanım için ideal gözüküyor. Auto modunda kullanmak yerine gündelik kullanımda Comfort modu daha kullanışlı.

Mercedes haricinde bu sınıfta hızlı stationwagon sunulmaması RS4'ün en büyük artılarından. Fakat bazı eksiklikleri otomobilin öne çıkmasını engelliyor.

MATT PRIOR
@matty_prior


2.9 litrelik V6, 450 bg'lik maksimum gücünü 1900-5000 d/dak arasında veriyor





AUDI RS4 AVANT

Kullanışlı, konforlu ve C63 dışında ciddi bir rakibi yok. Eksikleri ise görülmeyecek türden değil

★★★★☆

Fiyat	£61,625 (İngiltere fiyatı)
Motor	2894cc, V6, çift turbo, benzin
Güç	450 bg @ 5700-6700d/dak
Tork	600 Nm @ 1900-5000d/dak
Şanzıman	8 ileri otomatik
Ağırlık	1715 kg
0-100 km/s	4.1 sn
Maksimum hız	250 km/s (sınırlı)
Yakı tüketimi	8.8 lt/100km
CO_2	199g/km
RAKİPLERİ	Mercedes-AMG C63 Estate

VOLVO XC40

Volvo'nun küçük Premium SUV'u olan XC40'ı Barcelona'da düzenlenen lansmanında kullanma fırsatı bulduk

Premium SUV sınıfında artan rekabete Volvo daha fazla kayıtsız kalamamış ve XC40 modelini tanıtmıştı. Volvo'nun kompakt modüler araç mimarisi (CMA) üzerine üretilen ilk model olan XC40, 40 serisi otomobillerin öncü olma özelliğine sahip.

Volvo XC40'a dışarıdan baktığımızda bir Volvo olduğunu rahatlıkla anlıyorsunuz. Yeni ön ızgara ve Volvo'nun artık imzası niteliğindeki Thor çekici şeklindeki ön farlar modelin XC60 ve XC90'dan ayrılmasını sağlıyor. Volvo yetkilileri de zaten XC40'ı diğer modellerin kardeşi olarak değil kuzeni olarak nitelendiriyor.

XC40'a yandan baktığınızda ise yerden yüksek yapısı, isteğe bağlı olarak sunulan çift renk seçeneği ve daha geniş ve kaslı tasarlanan yan kısım XC40'ı çok güçlü gösteriyor.

Otomobilin arka kısmına geçtiğimizde ise C sütununda yükselen stop grubunu görüyoruz. Diğer XC modellerinden alıştığımız bu tasarım modelin SUV havasını daha da güçlendiriyor.

Otomobilin iç mekanına geçtiğinizde ise XC40'ın XC60 ve XC90 modellerinin kuzeni olduğunu anlıyorsunuz. Diğer modellere göre daha sportif tasarlanan XC40'da birçok tanıdık tasarım unsuru bulunuyor. 12 inçlik gösterge ekranı ve Sensus bilgi eğlence ekranı diğer XC modellerinden tanıdık geliyor. İlk bakışta kuzenlerine göre daha düşük bir kalite hissi yaratsa da aslında kullanılan malzemeler sınıfının standartlarını karşılıyor.

Daha çok genç aileleri kendisine hedefleyen XC40'ın içerisinde yer alan eşya gözlerinin sayısı ise çok etkileyici. Kapı içlerinde yer alan saklama alanı bu zamana kadar gördüklerimin en iyilerinden bir tanesiydi. Volvo mühendisleri bu alanı daha geniş tutabilmek adına kapı altlarında bulunan hoparlörleri kaldırmış. Hatta konsola entegre ilk hava kanallı subwoofer hoparlörleri bulunuyor.

Koltuk altında, orta konsolda bulunan gözler sakalama alanını iyice genişletiyor. Artık olmazsa olmazlardan biri olan kablosuz şarj özelliği XC40'da bulunuyor.

Saklama alanından konu açılmışkenXC40'ın bagajından ayrıca bahsetmek gerekli. Bagajda kullanılan akıllı zemin sistemi ve bagaj separatörü ile bagajı ihtiyacınıza göre şekillendirmek mümkün oluyor. Özellikle küçük eşyaların ve market poşetlerinin taşınması bu sistem sayesinde çok kolay hale geliyor.

Volvo dediğimizde akıllara ilk gelen güvelik XC40'da da ön planda. Pilot Assist Siştemi, City Safety, Yoldan Çıkma Önleme ve

> "Volvo yetkilileri XC40'ı diğer modellerin kardeşi olarak değil kuzeni olarak nitelendiriyor."



Kullanıcı isteğine bağlı olarak Volvo XC40 çift renk ile boyanabiliyor



Engelleme, fren desteği ile Kavşak Uyarısı, 360 derece kamera gibi özellikleri ile Volvo'dan beklenen güvenliği sunuyor.

XC40 ilk etapta 2.0 litre dizel D4 ve 2.0 litre benzinli T5 motor seçenekleri ile geliyor. Her iki model de 8 ileri Geartronic şanzıman ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle satışa sunulacak. Türkiye pazarında merakla beklenen düşük hacimli motor ise ilerleyen dönemde satışa sunulacak. Fakat bu modelin sadece manuel şanzıman ile satışa sunulacak olması modelin şansını azaltacak gibi.

17 inç ile 21 inç arasında jant/lastik ile gelen XC40, konfor ile sportifliği dengede tutan bir model. Barcelona'nın dağlık ve virajlı yollarında, uzun otoyol sürüşlerinde XC40 başarılı performansıyla beğenimi topladı.

XC40'ın üretimi Kasım ayında, Belçika'nın Ghent şehrinde yer alan Volvo Cars fabrikasında başlandığını ve modelin Türkiye'de pazara sunulması 2018 yılının ilk çeyreğinde planlandığını söyleyen Volvo Car Turkey Ürün ve Pazarlama Müdürü Kubilay Polat, şunları da sözlerine ekledi: Volvo XC40, bizim kompakt SUV segmentine ilk girişimiz. XC40, Volvo markasına olan beğeniyi artıracak ve onu yeni bir boyuta taşıyacak. XC modellerinde sahip olduğumuz bu kuvveti, şimdi kompakt SUV segmentine XC40 ile getiriyoruz. Yeni Volvo XC40, sadece ürün gamımızı güçlendirmekle kalmayacak, hızla büyüyen bu segmentte öngördüğümüz başarısı ile satış adetlerimize de büyük fayda sağlayacak. Yüzde 22 büyümeyi ve 5 bin 500 satış adedine ulaşmayı hedeflediğimiz 2018 yılında, XC40'ın satışlarımızın yüzde 10'unu gerçekleştirmesini öngörüyoruz.

EGEMEN ÖZTEN





XC40'ı diğer modellerden ayıran en önemli detay yeni direksiyon tasarımı



YOL TESTİ No 5351

HYUNDAI i30

Hyundai N departmanı ateşli hatchback sınıfında şöhret sahibi olmak için yollara çıkıyor

TEST MODELİ i30 N PERFORMANCE

Fiyat £27,995 (İngiltere fiyatı) ● **Güç** 275 bg ● **Tork** 350 Nm ● **0-100 km/s** 6.4sn ● **dördüncü viteste 48-112 km/s** 7.5 sn ● **Yakıt tüketimi** 9.1 lt/100km ● **CO_2 emisyonu** 163g/km ● **112-0 km/s** 51.9m



FOTOĞRAF LUC LACEY

Hyundai'nin hakkını vermek gerek: Koreli üretici ateşli hatchback segmentinin hiç olmadığı kadar ciddi rekabetler barındırdığı bir zamanda hızlı bir hatchback üreterek cesaretini gösterdi. Volkswagen Golf GTI her zamankinden daha rafine ve fit. Seat ise uygun fiyatları ve Leon'un inanılmaz güçlü versiyonları ile ön plana çıkıyor. Honda son yılların açık ara en iyi Type R modeli olan güncel gövdeyi satmakla meşgul. Renault Sport ise yakında ortaya çıkaracağı Megane RS ile tarihin tekerrürden ibaret olduğunu kanıtlamak için her şeyi yapacaktır. Farkında mısınız, bahsettiğimiz rekabet önden çekişli spor otomobiller için veriliyor.

Peki Hyundai neden böyle bir zamanı seçti? Ne de olsa hızlı giden bir hatchback satışları ikiye katlamaz. Ayrıca Koreli üreticinin marka algısından dolayı sınıfta ilk anda hoş karşılanmayacağını tahmin etmek de zor değil. Neden şimdi?

Bu sorunun ilk cevabı, markanın algısını güçlendirme isteği ki bunu yapabilecek paraları var. Ayrıca Avrupa'nın en iyi adamlarından bazıları Hyundai'de... Örneğin Peter Schreyer (VW Group'un eski tasarım şefi). Örneğin Albert Biermann (BMW M departmanının eski yöneticisi). İyi görünen keyifli bir spor otomobil yapabilirseniz, algısal olarak epey yol kat edeceksiniz demektir.

Belki de Hyundai için bu segmente girmenin tam zamanıydı. Avrupa'da sunduğu beş yıllık garanti ve uygun fiyatlar ile kullanıcı dostu marka olma yolunda önemli adımlar atan marka, günün sonunda daha lüks veya daha sportif rakipleriyle anılmıyor çünkü söz konusu rakiplerin performans kolları sportiflik bahsindeki algı yönetimini hakkıyla yürütebiliyor. Hyundai'nin N alt markası ile WRC'de yarışıyor olması bununla alakalıydı...

Dünya Ralli Şampiyonası'nın asfaltında toprağında önemli başarılar yakalayan Koreli üretici i30 N modeli ile bu başarıyı dağ yollarına, şehirlere ve otoyollara taşımak istiyor. Bu istemeye hakkı var mı? Var.

TASARIM VE MÜHENDİSLİK

★★★★☆

i30 N'in detaylarına baktığınızda, üreticinin performansı güçlendirmek için oldukça eli açık davrandığını göreceksiniz. Tamam, otomobildeki birçok parça Hyundai'nin ortak parça deposundan alınıyor olabilir ancak paketin tamamını inceleyecek olursanız, sürecin gayet ciddi yürütüldüğünü anlarsınız.



Hyundai i20 WRC, N markasını yükseltiyor

SEVDİK

Fiyat/fayda oranı • Mekanik donanım zenginliği • Etkileşimli ve sportif sürüş karakteri

SEVMEDİK

N modu • Patlayıcı tork aktarım karakteri • Sürüş ve yol tutuş karakterindeki incelik eksikliği • Sıradan görünen iç mekan



● Ön tamponun her iki ucundaki hava girişleri frenlerin soğumasına yardım ediyor. 1429 kg'lik bir otomobil için yerinde bir karar...



● Kırmızı çizgiler adını hepimizin bildiği bir rakibin detayı olsa da, Hyundai bu detayı çekinmeden almış ve gövdenin hemen her yerine güzelce uygulamış.



● Hyundai ızgarasının en agresif uygulamasını görüyorsunuz. Köşelerdeki hava perdeleri tekerlek bölgesinde oluşan türbülansı azaltıyor.



● Kırmızı kaliperler Performance Package modeline özel. Daha geniş diskleri sıkan bu parçalar, Pirelli P Zero lastiklerle sarılmış 19 inçlik jantların gerisinde duruyor.



● Performance Package modelinde egzoz sesini sürüş moduna göre değiştiren bir sistem yer alsa da, egzoz ucu tasarımında herhangi bir değişiklik yok.



● Parlak siyah arka kanat otomobilin Performance Blue isimli rengiyle hoş bir kontrast yaratıyor. Bu parçanın, ön spliterle birlikte, aerodinami dengesi sağladığı söyleniyor.



● Siyah zeminli LED gündüz farları Hyundai i30N'nin ön taraftan agresif duruşunu destekliyor.



● Hyundai, bir zaman sonra, N harfinin malum Alman üreticideki M harfi gibi bilinirlik kazanacağını umuyor.



● Çok renkli vites değiştirme ışıkları bu tarz eklentilere fazlasıyla ihtiyacı olan kabinde hoş bir detay olarak dikkat çekiyor.



● İki adet 12 V çıkışı pek iyi hissettirmiyor. Sanki otomobilde yeterince donanım yokmuş da, Hyundai kullanıcıların bu açığı kapatması için enerji çıkışı sağlamış gibi...



● Direksiyon merkezinin solundaki Drive Model kontrol tuşu beş sürüş programından üçüne erişim sağlıyor. Custom ve N isimli diğer iki program için direksiyonun sağındaki tuşu kullanmak gerekiyor.

MULTİMEDYA SİSTEMİ



i30 N'de standart olarak sunulan 8.0 inç ölçüsündeki dokunmatik ekranın tabletleri andıran bir duruşu var. Çözünürlük ve hız gibi konularda ortalamanın üzerinde performans gösteren sistemin fiziksel kısayollara sahip oluşu, menüler arasındaki geçişleri kolaylaştırıyor ancak bu geçişlerde biraz beklemeniz gerekebiliyor. Öte yandan, ses sistemi için ilave edilen kontroller kolunuzun daha az yorulması anlamına geliyor.

Sistemin ses tanıma fonksiyonu genel olarak çok iyi çalışıyor. Apple ve Android cihazlar için aynalama özelliği bulunan araçta kablosuz şarj imkanı da mevcut. Hyundai'nin hiçbir rakibi standart donanımlar konusunda bu kadar cömert değil.

Standart sunulan navigasyon sistemi başarılı ancak harita hassasiyetinin ve sistem detaylarının biraz daha ilgiye ihtiyacı var.



1998 cc hacmindeki turbo beslemeli Theta GDI benzinli motor, altı ileri manuel şanzıman ve elektronik kontrollü sınırlı kaydırmalı diferansiyel ile birlikte çalışıyor. 19 inçlik jantların üzerinde duran ve standart i30'dan 8 mm alçak olan otomobilde dört farklı mod sunan adaptif süspansiyonlar standart geliyor.

Kişiselleştirme bahsi i30 N'in yaratıcıları tarafından çok ciddiye alınmış. Süspansiyonların haricinde gaz tepkilerini, devir eşitleme fonksiyonunu, diferansiyeli, egzozu, direksiyonu (elektrik destekli) ve stabilite kontrol sistemini kendinize özel biçimde ayarlayabilir ve Custom modunda kaydedebilirsiniz. Stabilite kontrolünün tamamen kapatılabiliyor oluşu ise, kesinlikle Bay Biermann kokan bir hamle...

Otomobilin performans figürleri oldukça etkileyici olsa da, sınıfın aslarını geriden takip ediyor. Civic Type R gibi canavarlar 300 bg bandını çoktan aşmışken, Hyundai 6000 d/d'de 275 bg güç sunuyor.370 Nm'lik tork değeri ise 1500 d/d ile 4700 d/d aralığında kullanılıyor ki homologe edilen stabil tork değeri 350 Nm. Söz konusu veriler Golf GTI'ı geride koysa da, 1429 kg'lik i30 N'in 1386 kg'lik GTI'dan daha ağır olduğunu hatırlatalım.

Bu arada bahsettiğimiz veriler Performance Package modeli için geçerli. Standart i30 N açık diferansiyeli üzerinden 250 bg gücü aktarıyor. 18 inçlik jantlara sahip olan araçta aktif egzoz sisteminin bulunmadığını da bilmelisiniz.

İÇ MEKAN

★★⯪☆☆

Hyundai'nin BMW M departmanından transfer ettiği Albert Biermann şasiye, süspansiyonlara, motora ve direksiyona odaklandığından; iç mekan makyajı için fazlaca bütçe kalmamasına şaşırmamalı.

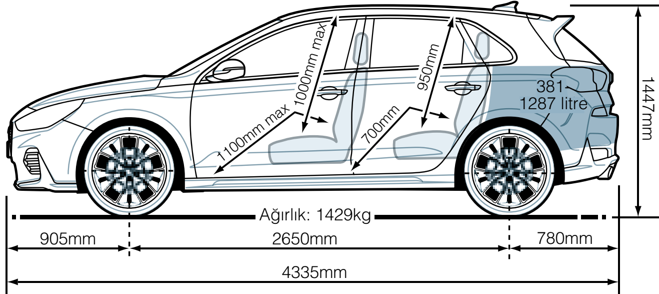
i30 N'in kabini standart i30 ile büyük oranda benzer olduğu için, iç mekanın genelinde tek tonlu sıkıcı plastiklerin hakim olduğu söylenebilir. Otomobilin standart kalitesi kabul edilebilir seviyede olsa da, bazı kısımlardaki kaplamalar ve gevşeklikler geliştirilebilir. İşin en ilginç kısmı ise kabinde N baharatı sayılabilecek türden bir eklenti bulunmaması.

Söz konusu problem test aracımızın donanımından dolayı ön plana çıkmış olabilir.



● Bazı rakiplerde daha alçak oturma imkanı mevcut olsa da, sürüş pozisyonu iyi. Yarı deri elektrikli koltuklar standart ancak daha hafif ve manuel kumaş koltuklar bedelsiz bir opsiyon.

NE KADAR BÜYÜK?

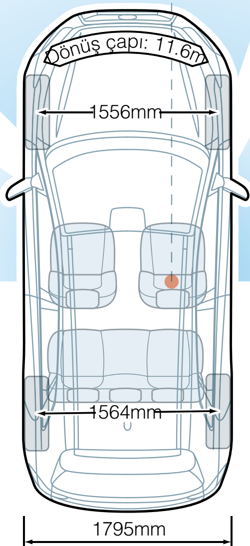




● Arka tarafta ortalanın üzerinde hacim mevcut. Tek otomobiliniz i30 N olsa, hacimsel açıdan üzülmezdiniz.

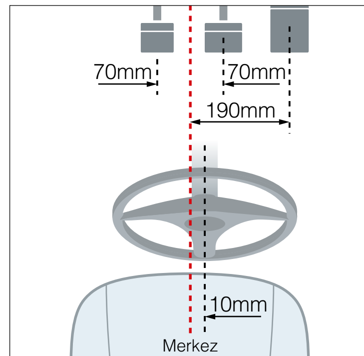
GÖRÜŞ AÇISI

İleri görüş tipik bir hatchback kadar başarılı. Arka camın gerisinde dev bir kanat olmayışı, geri görüşün gayet başarılı olmasını sağlıyor.



FARLAR

Standart sunulan LED farların birkaç saniye ısınması gerekiyor. Menzil başarılı ancak biraz daha parlaklık fena olmazdı.



DİREKSİYON VE PEDAL YERLEŞİMİ

Pedalların arası heel&toe için (devir eşitleme fonksiyonu standart) fazla açık. Direksiyon derinlik ayarı biraz daha geniş olabilirmiş.



● Bagajdaki gergi hacimden çok fazla çalmasa da, uzun eşyaları yüklemeyi biraz zorlaştırıyor.

Zira i30 N'de yarı deri elektrikli koltuklar standart sunulsa da, daha hafif ve manuel kumaş koltuklar bedelsiz bir opsiyon olarak tercih edilebiliyor. 12 kg tasarruf sağlayan bu koltuklarla donatılmış test aracımızın kabini, gri koltuk kumaşlarıyla daha da sıradanlaşıyor.

Sürüş pozisyonu ve genel ergonomi başarılı ancak kusursuz değil. Dizlerinizi hafifçe kırarak oturduğunuz koltuğun yanal destekleri biraz daha başarılı olabilirmiş. Kontroller için fazlaca hacme sahip olsanız da, bu hacmin gaz ve fren pedallarının arasını fazlaca açması bizi üzdü. Zira otomobilde devir eşitleme fonksiyonu mevcut fakat bizler heel&toe aksiyonlarını kendi ayaklarımızla yapmak isterdik.

Mavi renkle aydınlatılan kontroller bir performans otomobilinde hoş durmuyor. Ayrıca direksiyonun üzerindeki kumandalar kalabalık yapıyor. Normal, Sport, Eco, Custom ve N olmak üzere beş farklı sürüş modu bulunan i30 N'in Custom ve N modları için direksiyonun sağındaki kontrolü kullanmak gerekiyor. Beş mod için tek tuşun kullanılmama sebebini anlamak imkansız...

PERFORMANS

★★★★☆

İngiltere'de 28.000 sterline satılan sportif bir hatchback'in 0-100 zamanının 6.0 bandından ziyade 7.0 bandına yakın olmasını beklersiniz ancak Hyundai ıslak zemin üzerinde 6.4 saniye gibi bir zaman yaparak bizleri şaşırtıyor. Müşterilerin bundan hoşnut olacağı kesin... Ayrıca kuru ve sıcak bir zeminde, söz konusu zamanı 6.0 bandına daha da yaklaştırmak mümkün olacaktır.

Güçlü, önden çekişli ve manuel şanzımanlı bir ateşli hatchback'in kalkış kontrol sistemiyle donatıldığını sık sık görmezsiniz. Bu sistem genelde daha iri sporcular için kullanılır. i30 N'in kalkış kontrol sistemi gayet iyi çalışsa da, az evvel bahsettiğimiz performans verilerinin bütün elektronik sistemler kapalıyken kaydedildiğini bilmelisiniz. Yani en iyi zaman için eski moda tekniklere başvurmanızı öneririz.

Bu durumun en önemli nedeni, Hyundai'de kullanılan motorun torku patlama şeklinde, dar bir bantta sunuyor olması. Özellikle alt viteslerde ciddi huzursuzluk yaratan bu patlama, virajlarda iyi kontrol edilmediği takdirde, ön aksın huzurunu bozabilir. Ön tekerlekler tutunduğunda kayda değer bir hızlanma sağlayan motorun Type R'daki turbo makine kadar lineer olmadığını ve 5000 d/d'den sonra gönülsüz bir devirlenme karakterine büründüğünü bilmelisiniz.

Motorun, dışarıda fazlaca ön plana çıkan emme sesi dışında, genel olarak güzel sesler çıkardığı söylenebilir. Kabinde ise Hyundai'nin Active Sound Design isimli sistemi, hoparlörler vasıtasıyla, işitsel deneyiminizi 'güçlendiriyor'. Sistemin bazı sürüş programlarında rahatsız edici bir sanallıkla çalıştığını fark etmemek elde değil.

Neyse ki Custom isimli mod sayesinde motorun tepkilerini keskinleştirirken, sanal egzoz seslerini azaltabiliyorsunuz. Otomobilin övgüyü hak eden vites geçişleri hem vites yolu uzunluğu, hem de hissiyatı ile kusursuza yakın bir iş çıkarıyor. Aynı şekilde, frenlerin performansını ve hissiyatını da oldukça başarılı bulduk.

SÜRÜŞ VE YOL TUTUŞ

★★★☆☆

i30 N'in karakterinde fazlaca sivri kalan birçok detay mevcut. Tüm endüstriye ciddi bir spor otomobil ürettiğini kanıtlamak isteyen bir markadan söz ettiğimiz için, belki de bu duruma fazla şaşırmamalı. Ancak bahsettiğimiz sivrilikler yüzünden sürüş ve yol tutuş kavramları güzelce entegre olamıyor ve neticede etkileşimli ve ödüllendirici bir sürüş karakterinden taviz veriliyor.

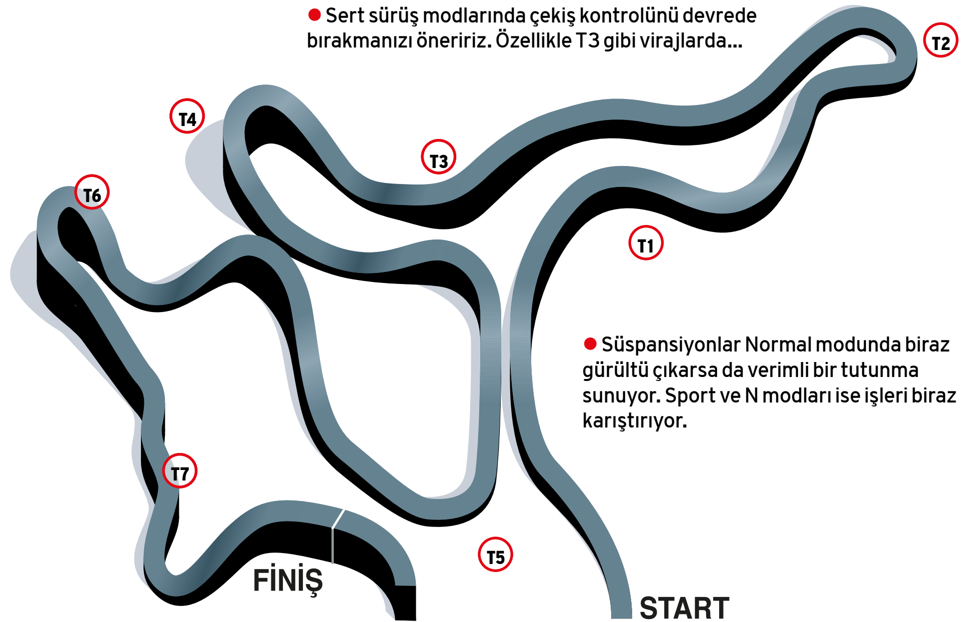
Bahsettiğimiz sivriliklerden ilk dikkat çekeni direksiyondaki sertlik oluyor. Normal isimli sürüş moduna geçseniz dahi, direksiyonun normal olmayan

PİST NOTLARI

i30 N, test rotamız için fazla sert kalan bir sürüş moduna sahip tek performans otomobili değil. Öte yandan, bu kadar sert ve kullanışsız bir sürüş modu zor bulunur.

Normal isimli programda iyi tutunan ve kayda değer biçimde iletişim kuran otomobilin ön aksını yüklediğinizde, zaman zaman direksiyonda donma ve iletişimi kesme gibi bir sorun ortaya çıkabiliyor. Böyle durumlarda bütün elektronik sistemleri kapatarak otomobilin etkileşim becerisini manuel olarak yönetmek mantıklı.

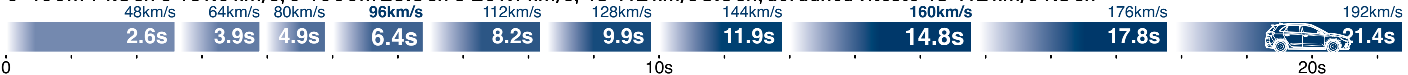
Sport moduna geçiş yaptığınızda tutunma iletişimi neredeyse bitiyor ve az evvel bahsettiğimiz hoş esneklik zayıflıyor. N modunda ise ön tekerlekler tutunmayı bırakıyor ve direksiyonda ciddi bir huzursuzluk ortaya çıkıyor. Bu modda zemindeki pürüzlerin üzerinden geçmiyor, sekiyorsunuz. Ekstra sertlikle birlikte iletişimin ve tahmin edilebilirliğin yok olması kabul edilebilir gibi değil.



HIZLANMA

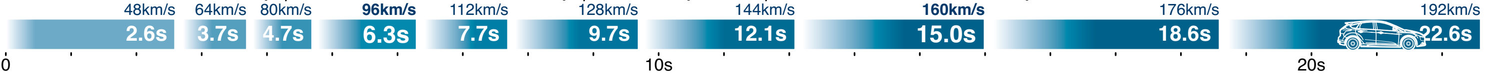
Hyundai i30 N Performance (12C derece, nemli)

0-400m 14.8 sn @ 161.0 km/s, 0-1000m 26.3 sn @ 207.1 km/s, 48-112 km/s 5.6 sn, dördüncü viteste 48-112 km/s 7.5 sn



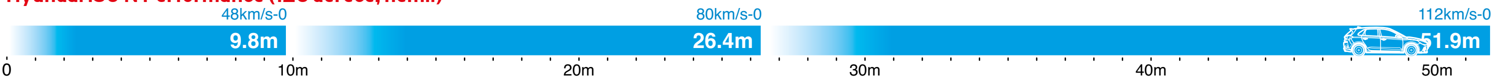
Ford Focus ST-3 (2012, 16C derece, kuru)

0-400m 14.8 sn @ 160.2 km/s, 0-1000m 26.4 sn @ 205.6 km/s, 48-112 km/s 5.1 sn, dördüncü viteste 48-112 km/s 7.4 sn

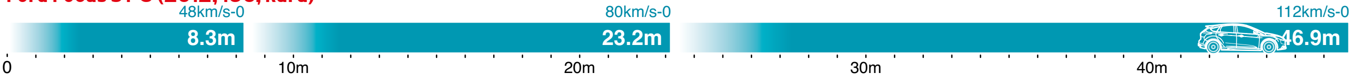


FRENLEME 100-0 km/S: 3.12 sn

Hyundai i30 N Performance (12C derece, nemli)



Ford Focus ST-3 (2012, 16C, kuru)



> “ i30 N'in karakterinde fazlaca sivri kalan birçok detay mevcut ”

bir sertliğe sahip olduğunu deneyimleyeceksiniz. Üstelik bu sertlik verimli bir etkileşimle aynı pakette gelmiyor. Bu kararın sebebi birçok kuvvetle baş eden ön aksın telaşesini sürücüye yansıtmamak olabilir ancak konu uygulamaya gelince bunun da tam anlamıyla gerçekleşmediğini görüyorsunuz. Çünkü çoğu zaman homojen bir sertliğe sahip olan direksiyon ara ara hızlı bozulmalarla şaşırtabiliyor ve bu durum şasi yük altındayken iyi hissettirmiyor.

Tabii Normal modunda değilseniz... Bu modda kayda değer bir şeffaflık ve progresiflik ile ilerleyen otomobilin tutunma ve gövde kontrol becerileri de oldukça yüksek. Ayrıca tutunma karakterinin esnekliğini yitirmemiş olması, virajlardaki etkileşimi güçlendiren önemli bir detay. Oldukça hoş karşıladığımız bu deneyimin ardından Normal'i geride bırakarak Sport'a geçiş yapıyoruz.

Sport moduna geçtiğinizde direksiyonla birlikte, otomobilin karakterindeki bütün detaylar sertleşiyor. Sürüşteki esneklikten, daha sıkı gövde kontrolü için feragat eden Sport modu bozuk zeminli dağ yollarındaki akıcılığı baltalıyor. N modu ise dağ yollarında ancak 10 saniye dayanabileceğiniz türden bir sertlik yaratıyor. Öyle ki, N modunun pürüzsüz zeminli bir pistte dahi huzur vermeyecek kadar sert ve sivri olduğunu düşünüyoruz. Anlayacağınız i30 N'in kişiselleştirilebilir tarafı genel deneyimi güçlendirmek konusunda pek etkili olamıyor ve kısa süre içerisinde en iyisinin ilk çalıştırma modu olduğunu anlıyorsunuz. Bu modda güzelce tutunan ve akıp giden otomobilin esneklik ve tahmin edilebilirlik gibi konularda biraz daha iyileştirilmesi yeterli olacaktır. N modu ise otomobilin 'kullanımı imkansız yol otomobilleri listesi'nde hızlı bir tırmanış yapmasını sağlıyor.

SATIN ALMA VE YÜRÜTME

★★★★☆

Hyundai işleri gayet basit tuttuğu için i30 N konusunda karar vermeniz gereken en önemli kalem 3000 sterlinlik Performance Package. Daha büyük jantlar, Pirelli lastikler, sınırlı kaydırmalı diferansiyel, daha fazla güç ve şık koltuklar barındıran bu paket için borç alabilir ve hatta hırsızlık yapabilirsiniz.

Performance Package satın alındığında dahi Golf GTI'dan daha ucuza gelen otomobil, sürüşüyle ilgili birçok konuda GTI'ı gölgelemeyi başarıyor. Buna bir de anahtarsız giriş, Apple CarPlay/Android Auto, navigasyon ve 8.0 inçlik dokunmatik ekran gibi detayları ekleyince i30 N'in eli güçleniyor.

Otomobilin değerini nasıl muhafaza edeceğini hep birlikte göreceğiz ancak Performance Package'ın uzun vadede daha mantıklı bir finansal durum





● i30 N'in en verimli tutunma karakteri Normal modunda ortaya çıkıyor. Bunun üzerinde elektronik yardımcıları kapatıp arka aksı yön değiştirme operasyonlarına dahil edebilirsiniz.

TEKNİK TABLO

HYUNDAI i30 N PERFORMANCE

Fiyat (İngilte fiyatı) £27,995

DONANIM LİSTESİ

19inç alaşım jantlar	■
Kırmızı fren kaliperleri	■
Ön, yan ve perde hava yastıkları	■
Dönüşe duyarlı, akıllı uzun far desteğiyle full LED farlar	■
Hız sınırlayıcı ve sabitleyici	■
8.0inç dokunmatik bilgi-eğlence ekranı, ses tanıma, mobil telefon yansıtma, DAB ve kablosuz mobil sarj	■
Ayarlanabilir egzoz	■
Elektronik sınırlı kaymalı diferansiyel	■
Adaptif süspansiyonlar	■
Launch control	■
Manuel ayarlı spor koltuklar	**üo**
Metalik boya	£585

■ = Standard
üo = ücretsiz opsiyon

Test aracındaki opsiyonlar **KALIN** yazıyla belirtilmiştir.

T
EPS
LSD
50 litrs

TEKNİK MİMARİ

Standart i30'un gövdesi süspansiyon bağlantı noktaları, ön süspansiyon mimarisi ve merkezi tünel üzerinden güçlendirilmiş. Önde enlemesine duran motor, elektronik kontrollü sınırlı kaydırmalı diferansiyel üzerinden, ön tekerlekleri çeviriyor. Performance Package modeli 19 inçlik jantlara ve aktif egzoz sistemine sahip. Ölçümlerimizde 61/39'luk ön/arka ağırlık dağılımı kaydettik.

MOTOR

Yerleşim	Önde, enlemesine, önden çekiş
Tip	4 silindir, 1998cc, turbo, benzin
Malzeme	Alüminyum blok ve kapak
Çap/strok	86.0mm/86.0mm
Sıkıştırma oranı	9.5:1
Silindir başına valf	4
Güç	275 bg @ 6000 d/dak
Tork	350 Nm @ 1450-4700d/dak
Maksimum devir	6750 d/dak
Güç/ağırlık	Ton başına 192 bg
Tork/ağırlık	Ton başına 246 Nm
Litre başına güç	137 bg

GÜÇ & TORK

353Nm @ 14500-4700d/dak
275Bg @ 6000d/dak
Güç (Bg)
Tork (d/dak)
Motor (d/dak)
0 2000 4000 6000 8000

ŞASİ & GÖVDE

Altyapı	Çelik monokok
Ağırlık	1429kg
Sürtünme katsayısı	-
Jantlar	8.0Jx19inç
Lastikler	235/35 R19, Pirelli P Zero
Yedek lastik	Yer tasarruflu stepne

ŞANZIMAN

Tip 6 ileri manuel
Oranlar/km/s @ 1000 d/dak
1. 3.08/5.7 **2.** 1.93/9.1 **3.** 1.70/13.7
4. 1.28/18.2 **5.** 1.03/22.6 **6.** 0.85/27.4
Son dişli oranı 3.25:1

YAKIT TÜKETİMİ

TEST	**Pist**	17.0lt/100km
	Şehirdışı	6.5 lt/100km
	Ortalama	9.1 lt/100km
FABRİKA VERİSİ	**Şehiriçi**	9.7 lt/100km
	Şehirdışı	5.7 lt/100km
	Ortalama	7.1 lt/100km
	Yakıt tankı	50 litre
	Test menzili	547 km

SÜSPANSİYON

Önde MacPherson bağlantı, helezon yaylar, adaptif süspansiyonlar, viraj denge çubuğu
Arkada Çok nokta bağlantılı, helezon yaylar, adaptif süspansiyonlar, viraj denge çubuğu

DİREKSİYON

Tip Elektromekanik, kramayer
Tur sayısı 2.1
Dönüş çapı 11.6m

FRENLER

Önde	345mm disk
Arkada	314mm disk
ABS	Standart, fren destek sistemiyle

YOL GÜRÜLTÜSÜ

Rölanti 43dB **3. viteste maksimum devir** 83dB
48 km/s 63dB **80 km/s** 66dB **112 km/S** 70dB

GÜVENLİK

ABS, ESC, AEB, ESS, HAC
EuroNCAP çarpışma testi 5 stars (1.6 CRDi 5k)
Yetişkin koruma 88%, çocuk koruma 84%, yaya güvenliği 64%, güvenlik sistemleri 68%

ÇEVRE

CO_2 emisyonu 163g/km

HIZLANMA

KM/S	SÜRE (sn)
0-48	2.6
0-64	3.9
0-80	4.9
0-96	6.4
0-112	8.2
0-128	9.9
0-144	11.9
0-160	14.8
0-176	17.8
0-192	21.4
0-208	27.0

ARA HIZLANMA

km/s	2.	3.	4.	5.	6.
32-64	2.0	3.1	4.6	-	-
48-80	2.0	2.8	3.6	5.0	7.2
64-96	2.4	2.9	3.8	4.7	6.0
80-112	-	3.1	3.9	4.9	6.1
96-128	-	3.5	4.1	5.2	6.4
112-144	-	4.0	4.6	5.5	7.1
128-160	-	-	5.1	6.1	8.1
144-176	-	-	5.8	6.8	8.9
160-192	-	-	7.0	7.7	10.6
176-208	-	-	-	9.3	-

VİTES SON HIZLARI

1: 61km/s 6750d/dak
3: 149km/s 6750d/dak
5: 244km/s 6750d/dak
2: 98km/s 6750d/dak
4: 196km/s 6750d/dak
6: 245km/s 5651d/dak

6. viteste @ 112/128 km/s = 2552/2917 d/dak

AÇIKLAMA Güç, tork ve ağırlık fabrika değerlerindeki boş ağırlık baz alınarak hesaplanmıştır. Test sonuçları Autocar Türkiye'nin izni olmadan çoğaltılamaz veya kullanılamaz. 0-96 km/s değeri, 0-60 mil/s değerinin tam karşılığı olduğu için 0-100 km/s standart birim değeri yerine kullanılmıştır.

AUTOCAR YOL TESTİ No 5351



KARAR

HYUNDAI i30 N PERFORMANCE

Cesur ve heyecan verici bir ilk girişim... Ancak keskin köşeleri yumuşatılmalı



Hyundai'nin N markası için büyük umutlar beslediğini ve uzun vadeli planlar yaptığını biliyoruz. Bu yüzden otomobilin 3.5 yıldızlık puanı marka tarafında hayal kırıklığı yaratabilir.

Yaratmamalı... 3.5 yıldız demek, satın alınabilir iyi bir otomobil demektir. i30 N'in dikkat çekici eksikliklerini zaten yazdık fakat bizce en büyük eksiklik, otomobilin yapmaya çalıştıklarını destekleyebilecek bir mekanik inceliğe sahip olmayışı. Yine de hızlı, etkileşimli ve fiyatına karşılık bolca performanslı bir üründen bahsettiğimiz ortada.

Benzer fiyat bandında kalan rakipleriyle kıyaslandığında, i30 N'in Ford Focus ST ve Peugeot 308 GTi gibi rakiplerini eleyerek ilk beşe giriş yaptığını hatırlatırız. İlk denemede söz konusu rakipleri gölgeleyebilecek bir ürün yarattığı için, N departmanını kutlamak gerekir.

RAKİPLERİ



1 HONDA CIVIC TYPE R 260.000TL
Şu an satın alabileceğiniz en iyi önden çekişli ateşli hatchback. Hızlı, etkileşimli ve pratik...
★★★★½



2 SEAT LEON CUPRA 300 202.500 TL
İspanyol boğası Type R kadar yırtıcı olmasa da, rakibinden daha olgun. Ayrıca daha yakışıklı.
★★★★☆



3 VOLKSWAGEN GOLF GTI £28,975 (İNGİLTERE FİYATI)
Rakipleri kadar güçlü ya da sert olmayabilir ama halen keyifli, halen arzu edilebilir bir otomobil.
★★★★☆



4 SKODA OCTAVIA VRS £27,595 (İNGİLTERE FİYATI)
Ekstra güç ve sportiflik koca Skoda'yı keskinleştirdi. Sakın hafife almayın.
★★★★☆



5 HYUNDAI i30 N PERFORMANCE £27,995 (İNGİLTERE FİYATI)
Bolca güce ve donanıma sahip. Dinamik karakterinin biraz daha inceliğe ihtiyacı var.
★★★½☆

TEST NOTLARI



MATT SAUNDERS
N modunun kullanılabilir olacağı bir pist hayal etmekte zorlanıyorum. Silverstone gibi bir yerde dahi, söz konusu ayarlar çok sert kaçacaktır.



MATT PRIOR
Pazar sabahı sürüşleri için i30'u Golf'e tercih edebilirim çünkü birçok keyifli detaya sahip. Fakat gündelik kullanım için aklım Golf'e kayabilir.

DONANIM TAVSİYESİ

Performance Package olmazsa olmaz. Otomobili birçok açıdan iyileştiren bu paketi ve Performance Blue isimli gövde rengini öneriyoruz.

MAKYAJ ÖNERİLERİ

- Adaptif süspansiyonları yeniden ayarlayın. Bu otomobil zamanının çoğunu pistte değil, yolda geçirecek.
- Daha hafif ve hissiyatlı bir direksiyon lütfen. Bunun için diferansiyeli değiştirmeniz mi gerek? Değiştirin!
- Tork aktarımını daha lineer hale getirin.

GÜÇ 340 BG 3600-4400 D/DAK **FİYAT** 1.210.800 TL

MERCEDES-BENZ S400d

Lüks ve teknoloji dediğimiz anda akla ilk gelen isim Mercedes S Serisi, geçirdiği kapsamlı makyaj operasyonunun ardından ünvanını korumaya devam ediyor.

FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR

Lüks otomobil dediğimizde Mercedes-Benz'in S Serisi her zaman ilk sıralarda akıllara gelmiştir. Sunduğu lüks ve teknolojik özellikleriyle her zaman öne çıkan S Serisi'nin son nesli test konuğumuz oldu.

Testi konuğumuz olan S Serisi, yeni olarak sunulsa da kapsamlı bir makyaj operasyonu geçirmiş gibi gözüküyor. Otomobile önden baktığınız anda bir S Serisi ile karşı karşıya olduğunuzu anlıyorsunuz. Otomobil genişliği ile fark yaratıyor. Ön tarafta yer alan geniş ön panjur, büyük havalandırma kanallarına sahip tamponlar ve yeniden tasarlanan farlara sahip. Kaputun üzerinde bulunan yıldız ise sürüş sırasında dikkatleri çekiyor.

Otomobile yandan baktığımızda ise aks mesafesinin uzunluğu dikkat çekiyor. Long versiyon olan test otomobilimiz bu nedenle standart modelden 13 santim daha uzun. Bunu hem dışarıda hem de içeride rahatlıkla anlıyorsunuz.

Arka kısıma geçtiğimiz anda da otomobilin genişliği dikkat çekiyor. LED aydınlatmalara sahip dev stop grubu ve geniş bagaj kapağına baktığınızda otomobilin ne kadar geniş olduğunu bir kere daha anlıyorsunuz. Arka tamponun altında yer alan egzoz çıkışı ise otomobile sportif bir hava katmayı sağlamış.

Otomobilin içerisine geçtiğimiz anda makyajdan önceki S Serisi ile benzer bir tasarım bizi bekliyor. Hem direksiyonun arkasında hem de orta konsolun üst kısmında yer alan ekranlar otomobile dair olup biten ne varsa size iletiyor. Direksiyondan ve kol dayamanın önünde yer alan tuşlarla yönetebiliyorsunuz. Sezgisel kullanımı sayesinde dilediğiniz ayarı rahatlıkla gerçekleştirebiliyorsunuz.

Yenilenen direksiyon ise kullanım artıları ile öne çıkıyor. Elinizi direksiyondan kaldırmadan bilgi eğlence ekranına müdahale edebilir, otomobil ile birçok ayarı gerçekleştirebilir veya hız sabitleme sistemini devreye alabilirsiniz. Hız sabitleme sisteminden bahsetmişken otonom sürüşten bahsetmezsek olmaz. Yarı otonom olarak adlandırılan sistem bu zamana kadar kullanadıklarımın arasında en iyisi diyebilirim. Ellerinizi direksiyondan kaldırmanıza izin vermeyen sistem yolda olan anlık değişimleri çok iyi analiz ediyor ve ona göre otomobile müdahale ediyor.



Gelelim test otomobilimizin en önemli yerine; yani arka kısıma. Long versiyon olan test otomobilimizin sağ arka koltuğunun yatabilir olması karayolunda business class konforu sağlıyor. Ayak koyma bölgesinin yükseltilebilmesi, geniş diz mesafesi, arka yan ve arka camda bulunan perdeler sayesinde business class konforuna ulaşabiliyorsunuz. Yapmak istediğiniz bütün ayarları ise sağ kapıda bulunan düğmelerden gerçekleştirebiliyorsunuz. Hatta sadece sağ arka koltuğu değil, sağ ön koltuğun ayarını bile gerçekleştirmek mümkün. Bu otomobilin bir makam otomobili olduğunu düşünürsek sağ ön koltuğun pek bir önemi yok diye düşünüyorum. Dilerseniz ideal yatar pozisyonu hafızaya alarak dilediğiniz an tek bir tuşla konforlu yolculuklar gerçekleştirebiliyorsunuz.

Ön koltuk kafalıklarının arkasında yer alan bilgi/eğlence ekranı ise business classs konforuna destek oluyor. Uzaktan kumanda ile yönetilen bu ekranlar başarılı görüntü kalitesi ile dikkat çekiyor. Test otomobilimizde bulunan ve opsiyonel donanımda olan Burmester kablosuz kulaklıklar ise dışarıda olan bitenden sizi uzak tutuyor.

Otomobilin sürüşüne geçtiğimizde ise ilk olarak motorundan bahsetmem gerekli. 2925 cc'lik 6 silindirli turbo dizel güç ünitesi 340 beygir güç ve 700 Nm tork üretiyor. 9 ileri otomatik şanzıman ile dört tekerleğe gücünü aktaran S400d performansıyla da etkilemeye devam ediyor. Yaklaşık 2.2 ton ağırlığındaki test otomobilimiz in 100 km/s hızlanması 5.2 saniye olarak açıklanıyor. Test otomobilini almadan önce bu değeri ilk okuduğumda "2.2 tonluk bir otomobil bu kadar kısa sürede böyle hızlanamaz" demiştim. Fakat Hadımköy'den TEM'e bağlandığımızda yaşadığım şoku uzun bir süre unutamayacağım. Hızlanma sırasında ortaya çıkan kükreme benzeri ses ise dizel bir otomobil olduğunu unutturuyor. Gaza her bastığınızda otomobil nazlanmadan hızlanıyor. Başarılı motor kadar çok başarılı çalışan 9 ileri otomatik şanzıman da övgüyü hakediyor. Maksimum hızı ise 250 km/s olarak açıklanıyor.

Süspansiyon sistemi ise uçan halıda seyahat ediyormuş hissi yaratıyor. Darbeleri çok başarılı şekilde sönümleyen süspansiyon sistemi sayesinde yoldaki hiçbir darbeyi hissetmiyorsunuz. Çekimlerimiz için kullandığımız Zekeriyaköy'deki yolların karakterini çok iyi bildiğimiz için bu yolda yaptığımız sürüşlerde bunu daha rahat anladık. Özellikle arka koltukta neredeyse hiçbir şey hissetmiyorsunuz.



Makyaj operasyonunun en belirgin izleri aydınlatma enstümanlarında ve tampon tasarımlarında görülüyor






Otomobili kullanmaya başladığımda dikkatimi çeken noktalardan biri fren sistemi oldu. Konfor odaklı geliştirilen frenler ilk başta "acaba otomobil durmayacak mı?" hissi yaratıyor. Fakat fren pedalına biraz daha güçlü bastığınızda 2.2 tonluk otomobilin çok kısa sürede durduğunu gördük. Sonuçta arka koltukta seyahat ederken frenlemenin sizi rahatsız etmesini istemezsiniz.

Sürüşten bahsetmişken farlardan bahsetmemek olmaz. Multibeam LED teknolojisine sahip farlar ile gece yolculukları yapmak da çok konforlu. Farlarda bulunan LED'ler trafik durumuna göre kendisini ayarlayabiliyor. Bu sayede gerek karşıdan gelen otomobil sürücüsünün gerekse önünüzde ilerlyen otomobil sürücüsünün gözlerini rahatsız etmiyorsunuz. Tamamen karanlık yolda ise her yeri çok başarılı şekilde aydınlatıyor.

5.5 metre uzunluğundaki S Serisi ile şehir içinde dolaşmak nasıl peki? Boyutları nedeniyle ilk başta tereddüt etsem de test otomobilimizde bulunan 360 derece kamera, park paketi gibi özellikleriyle bunlar dert olmaktan çıkıyor. Fakat park yeri bulmak biraz dert olabiliyor. Uygun yeri bulduktan sonra ise rahatlıkla park edebiliyorsunuz.

Her zaman konfor ve teknolojiyle öne çıkan S Serisi W222 kasa koduyla bunu sürdürmeye devam ediyor. Geçirdiği kapsamlı makyaj sayesinde tüm eksikliklerini kapatan S Serisi makam otomobili kavramınının karşılığı olmaya devam ediyor. **EGEMEN ÖZTEN**


Kol dayama ünitesi toplanarak 3. kişiye yer açılabilir fakat bunu kim ister ki?

S400D 4MATIC LONG VIZYON

Sağ koltukta seyahat etmenin en keyifli yolu



Fiyat	1.210.800 TL
Motor	6 silindir, 2925 cc, turbo, dizel
Güç	340 bg @ 3600-4400 d/dak
Tork	700 Nm @ 1200-3200 d/dak
Ağırlık	2000 kg
Şanzıman	9 ileri otomatik
0-100 km/s	5.2 sn
Maksimum hız	250 km/s
Yakıt tüketimi	5.7 lt/100km
CO_2	150 g/km

GÜÇ 190 BG 4000 D/DAK **FİYAT** 600.583 TL

BMW X3

Tamamen yenilenen BMW X3, ilk bakışta bir önceki versiyondan önemli ölçüde farklılaşmıyor gibi gözükse de aslında tamamen yeni bir model.



İlk olarak 2003 yılında yollara çıkan BMW X3, pazara çıktığı günden bu yana 1.5 milyonun üzerinde satışa ulaşmayı başardı. Ilk iki neslin aksine yeni X3'ün mimarisinde 3 Serisi'nden çok 5 Serisi'nden yararlanılmış. Bu sayede modelin boyutları önemli ölçüde gelişmiş. Hatta yeni X3, ilk X3'ten daha uzun ve daha geniş. F25 kasa kodlu ikinci nesil X3'ten ise 51 mm daha uzun. Bu uzamanın önemli bir kısmı aks aralığında gerçekleştiği için içerideki yaşam alanı önemli ölçüde farklılaşmış. Artan boyutlar "yeni model daha ağırdır" hissi uyandırsa da üretimde kullanılan alüminyum ve kompozit malzemelerin kullanımı ile bu problem ortadan kaldırılmış. Testimize konuk olan 2.0 litre dizel üniteli modelin ağırlığı bir önceki modelde olduğu gibi 1825 kilogram.

Testimize konuk olan modelin kaputunun altında diğer BMW



Arkada yeni LED stoplar yenilenme operasyonunun imzasını taşıyor. Çift ezgoz çıkışı ise tüm modellerde standart

FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR















X3'ün kokpiti 5 Serisi'nden tanıdığımız tasarımı kullanıyor. Kapı üzerindeki X logoları ise şimdilik sadece X3'e özel

modellerinden de tanıdığımız 2.0 litrelik dizel ünite yer alıyor. 190 beygir güç ve 400 Nm tork üreten bu motor 8 ileri otomatik şanzıman ile gücünü dört tekerleğe aktarıyor. Bu sayede 100 km/s hızlanmasını X3, 8 saniyede tamamlıyor. Maksimum hız ise 213 km/s olarak açıklanıyor.

Diğer BMW modellerinden tanıdığımız bu motor X3 ile gayet uyumlu çalışıyor. 1.8 ton civarında olan test otomobilimiz yakıt tüketimi açısından bekleneni sunmayı başardı. Fabrika verisi olarak açıklanan ortalama 5.7 litrelik tüketim verisine ulaşmak oldukça kolay.

Elektronik kontrollü xDrive sisteminde 7 Serisi'nde kullanılan daha verimli transfer merkezi ve daha hafif arka diferansiyel yer alıyor. Tork ağırlıklı olarak arka aksa iletilse de tüm torku iki aksa da yönlendirilmesi mümkün oluyor. Yokuş iniş sistemi sayesinde arazide de birçok kullanıcı için yeterli bir performans sergiliyor. BMW yetkilileri de X3'ün hedef kitlesi için çok yeterli bir arazi performansı sergileyeceğini belirtiyor. Hedef kitlenin X3'ü ağırlıklı olarak şehirde kullanacağını düşünürsek arazi performansının çok yüksek olmasını beklemek hatalı olabilir.

Otomobile dışarıdan baktığımızda eski modele göre daha dinamik bir yapıda olduğu görülüyor. Artan boyutlara rağmen böyle bir görünüm elde etmesinde test otomobilimizde bulunan ve opsiyonel olarak sunulan M Aerodinamik Paketi önemli rol oynuyor.

Yeni X3'e önden baktığımızda eski modele oranla daha büyük "böbreklerin" kullanıldığını görüyoruz. Bu sayede otomobilin önü daha heybetli duruyor. Yeni tasarıma sahip farlar ve LED farlar ise ön kısmın eski modelden ayrılmasına katkı sağlıyor. Yan profilden baktığımızda ise otomobilin uzayan boyu ilk dikkat çekiyor. Ön çamurluğun arkasında yer alan havalandırma ızgarası ise sportif görünüme katkıda bulunmuş.

X3'ün arkasına baktığımızda ise daha büyük tasarlanan stop grubu ve tamponun her iki köşesinde yer alan egzoz çıkışı otomobilin daha heybetli görülmesini sağlıyor. Hatta güncel X5 gibi gözükmesini sağlıyor.

Otomobilin içerisine geçtiğinizde de sizi yeni bir tasarım karşılıyor. Test otomobilimizde bulunan çok işlevli gösterge ekranı yeni X3'ün şık görüntüsüne katkıda bulunmuş. Orta konsolda yer alan bilgi eğlence ekranı ise orta konsolun üstüne taşınmış. 10.2 inçlik bu ekranı dokunarak, sesle, hareketle ve iDrive üzerinden kontrol edebiliyorsunuz. Güncel 5 Serisi'nde de yer alan bu ekran kolay ara yüzü ile beğenimizi topladı. Fakat hareketle kontrol sisteminin çok verimli çalışmadığını belirtmeden geçemeyeceğim.

Yeni X3'te sunulan panoramik cam tavan ise otomobilin içinin aydınlık görünmesine katkı sağlıyor. Cam yüzeyin çok geniş olması arka koltuktakilere de yarıyor. Artan diz mesafesi ve cam tavan sayesinde arka koltukta yolculuk yapmak çok rahat.

Test otomobilimizde yer alan 20 inçlik jantlara rağmen X3'ün yol konforu gayet başarılı. Darbeleri başarılı şekilde sönümleyen süspansiyon içeri darbeleri çok aktarmıyor. Yol tutuş anlamında ise bir BMW'den bekleneni fazlasıyla veriyor.

Daha büyük, daha spor ve daha teknolojik olan yeni X3 kullanıcısının ihtiyacı olacak neredeyse her şeyi sunuyor. Geniş donanım seçeneğine ek olarak seçeceğiniz opsiyonel donanımlar ise otomobilin fiyatını önemli ölçüde yükseltiyor. **EGEMEN ÖZTEN**

BMW X3 XDRIVE20D M SPORT

Rekabette geri kalmaya başlayan X3, 3. nesliyle artık daha rekabetçi

★★★★½

Fiyat	600.583 TL
Motor	4 silindirli, 1995 cc, turbo, dizel
Güç	190 bg @ 4000 d/dak
Tork	400 Nm @ 1750-2500 d/dak
Ağırlık	1825 kg
Şanzıman	8 ileri otomatik
0-100 km/s	8.0 sn
Maksimum hız	213 km/s
Yakıt tüketimi	5.7 lt/100 km
CO_2	149 g/km

GÜÇ 115 BG 5200 D/DAK **FİYAT** 155.605 TL

NISSAN QASHQAI

Nissan'ın; sınıfını yaratan ve zirvedeki yerini uzun süredir koruyan SUV'u Qashqai, geçirdiği estetik operasyonun ardından daha rekabetçi ve daha teknolojik olarak karşımızda.



Japon üretici Nissan için 2007 yılından sonra işlerin daha güzel gitmesini sağlayan ürünlerin başında şüphesiz Qashqai geliyor. Küçük kardeşi Juke ile birlikte yakaladığı sükse, 2013 yılında yollara inen 2. nesil ile birlikte devam etti. Giderek büyüyen crossover-SUV pazarındaki pastadan en büyük dilimi almayı başaran Qashqai, güncel jenerasyonun 4. yılında bir model ömrü ortası makyajı geçirdi ve ciddileşen rakipleri karşısında elini güçlendirdi.

Dışında değişimin en büyük izlerini ön bölümünde taşıyan Nissan Qashqai, bilindik formüllerle; genel hatlarını koruyarak fakat küçük dokunuşlarla tazelenerek karşımıza çıktı. Değişen ön tampon çizgileri ve krom detaylarla süslenen V formlu daha büyük ön ızgarayla yeni tasarımın merkezine daha fazla albeni katan Japon SUV'u, daha keskin gündüz LED'leriyle de "teknoloji" vurgusunu yüzüne taşıyor. Makyaj öncesi modelin yuvarlak formlu klasik sis farları yerini tamponun köşelerine yerleştirilen köşegen aydınlatmalara bırakırken, tampon üzerine eklenen keskin krom detaylar diğer tüm çizgilerle birlikte "hareket" ve "dinamizm" odaklı konsepti destekliyor.

Arka kısımdaki değişim ise ancak LED stoplarla fark edilebiliyor. Aydınlatma haricinde tampon üzerinde de küçük değişiklikler olsa da ne yazık ki ön kısım ile kıyaslandığında arka bölümdeki dokunuşların daha az fark edildiği bir gerçek.

Yenilenme ile birlikte renk kartelasına kırmızı, turuncu ve mavi gibi çeşitli renkler ekleyen Nissan Qashqai, yeni jant tasarımlarıyla dikkat çekiyor. En üst donanım paketi Platinum Premium Pack'de elmas kesim 19inçlik jantları standart olarak sunan otomobil, adaptif LED farlarıyla ve krom detaylarıyla birlikte görünümünü çok daha rekabetçi bir boyuta taşıyor.

Aynı kritik dokunuşları kokpitte de gerçekleştirmeye çalışan Qashqai, üst donanım paketlerinde sunduğu Nappa deri koltuklarıyla ve iyileştirilen malzeme kalitesiyle "premium" imajını desteklemeye çalışıyor. Araca iniş-binişlerde geriye giderek hareket kolaylığı sağlayan elektrikli koltuklar ve yeni direksiyon simidi de bu etkiyi arttırıyor. Fakat otomobilin



FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR







Qashqai'nin 401 litrelik bagaj hacminde herhangi bir değişiklik yok. Gövdede ise tamponlardaki değişim nedeniyle yaklaşık 2 santimetrelik bir uzama mevcut



Arka bölümde 3 boyutlu efekti kazandırılmış keskin LED stoplar makyajın imzasını oluşturuyor

yüzündeki yenilik hissi koltuk-direksiyon ikilisi haricinde ne yazık ki kokpite kadar ulaşamıyor.

Mevcut Nissan modellerinden tanıdığımız; düşük grafik detaylarına sahip bilgi-eğlence sistemi ekranını kullanmaya devam eden otomobil, fiyat etiketine yakışmayan ve rakiplerinin çok gerisinde kalan multimedya sistemiyle eleştiri oklarının hedefinden kurtulamıyor. Elektrikli bagaj kapağı, açılır cam tavan, arka bölüm için havalandırma menfezleri, kablosuz sarj gibi donanımların eksikliği de "rekabet" iddiasına gölge düşürüyor.

Mevcut motor ve şanzımanları kullanmaya devam eden Qashqai; 1.5 ve 1.6 dCi dizel motorlarla birlikte 1.2 DIG-T benzinli motoru manuel veya X-Tronic şanzıman seçenekleriyle satışa sunuyor. Test otomobilimizde kullanılan 1.2 litrelik turbo benzinli motor, Qashqai'nin hızlanma ihtiyaçlarına karşılık verse de özensiz kullanımlarda karşımıza çıkan yüksek yakıt tüketim değerleri (9-10 lt/100km) motorun hanesine eksi olarak yazılıyor. X-Tronic olarak isimlendirilen CVT şanzıman ise ekonomi gözetilen sürüşlere destek olsa da performans isteğini cevapsız bırakıyor. Yine de bu motor-şanzıman ikilisinin günlük kullanıma fazlasıyla uyum sağladığını söylemek gerek.

Nissan Intelligent Mobility teknolojileriyle birlikte daha fazla güvenlik sistemini de donanım listesine ekleyen yeni Qashqai; çarpışma önleme sistemi, aktif motor freni, akıllı sürüş kontrolü, yorgunluk algılama sistemi ve çevre görüş sistemi gibi bir çok donanımı bünyesinde barındırıyor. Tehlikeli durumlar karşısında 50 km/s hıza kadar otomobili otomatik olarak frenleyen güvenlik sistemleri, otomatik park ve çapraz trafik asistanı gibi seçeneklerle de sürücüye yardım ediyor. Fakat şerit takip asistanının otomobilin direksiyonuna müdahale etmemesi ciddi bir eksiklik olarak dikkat çekiyor. Tüm sundukları karşısında 155.605 TL'lik bir fiyat etiketine sahip Nissan Qashqai, sınıf lideri olmanın verdiği güvenle önemli eksiklikleri giderme konusunda yeteri kadar çaba sarf etmemiş gibi görünüyor. Her ne kadar görünümü ve donanımları otomobilin elini kuvvetlendirse de ciddileşen rakipler karşısında Qashqai'nin işi daha zor olabilir.

MEHMET AKİF DOĞAN





QASHQAI 1.2 DIG-T X-TRONIC P. P. PACK

Tazelenme ve yeni donanımlar Qashqai'ye yaramış olsa da daha fazlasına ihtiyacı var



Fiyat	155.605 TL
Motor	4 silindir, 1197cc, turbo, benzin
Güç	115 bg @ 5200 d/dak
Tork	365 Nm @ 1750 d/dak
Ağırlık	1343 kg
Şanzıman	CVT
0-100 km/s	12.9 sn
Maksimum hız	185 km/s
Yakıt tüketimi	5.6 lt/100km
CO_2	129 g/km

GÜÇ 95 BG 5000-5500 D/DAK FİYAT 92.100 TL

VOLKSWAGEN POLO

4. nesil Golf'ten daha büyük bir Polo mu? Zamanın Volkswagen mühendislerine böyle bir şey söylesek büyük ihtimalle bize sadece gülerlerdi. Fakat devir değişti...



B segmentinde işler artık bildiğimiz gibi değil. Leon boyutunda Ibiza'lar, Golf boyutunda Polo'lar görür olduk. Süper miniler o kadar büyüdü ki kompakt modellerin önceki nesilleri, yanlarında B segmenti otomobilleri gibi görünüyor. Işte onların sonuncusu da karşımızda; Volkswagen Polo.

6. neslinde tamamen yenilenen Polo, hem tasarım detaylarıyla hem de yeni platformuyla B segmentinde yeni bir trend başlatan modellerden. Ispanyol kardeşi Ibiza ve en dişli rakiplerinden Ford Fiesta'yı da düşünürseniz süperminilerin kompakt sınıftan ne kadar rol çalmaya başladığını fark edeceksiniz.

En büyük değişikliği üretim platformunda geçiren Polo, artık MQB'nin bir üyesi. VAG'ın diğer ufaklıklarına da ev sahipliği yapacak A0 bandı üzerinden



FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR











Ön LED aydınlatmalar tüm donanımlarda standart olsa da LED stoplar sadece Highline donanıma özel

yollara inecek otomobil, tam 94mm daha uzun bir aks mesafesine sahip. Neredeyse 10 cm'lik bu büyüme Polo'nun hem yaşam alanında hem de bagajında kolayca farkediliyor. Arka bölümdeki diz mesafesi artarken, C segmentindeki bir çok otomobili kıskandıracak 350 litrelik bagaj fazlasıyla cömert bir yükleme alanı sunuyor.

Platform değişikliğiyle birlikte görünümü de güncel VW çizgisine uyum sağlayan yeni Polo, önceki nesilden daha büyük olduğunu her fırsatta gösteriyor. Genişleyen ön bölümde farlarla bütünleşen ön ızgara, krom detaylarla otomobilin kalite algısını yükseltirken, gündüz LED'leri keskin ve hareketli formuyla yenilenme operasyonunun imzasını taşıyor. Arka bölümde ise köşegen stoplar daha geniş haliyle genel yapısını korurken, tampon üzerindeki agresif çizgiler ve tasarıma eklenen difüzör Polo'nun dinamizmini destekliyor.

Peki bu dinamizm asfalta ulaşabiliyor mu? 6. neslinde 1 litrelik 3 silindirli TSI motoru ürün gamına ekleyen Polo, benzinli motor isteyen kullanıcılarını bu ünite ile mutlu etmeye çalışıyor. Otomobili çalıştırdığınız andan itibaren kendine has ses tonuyla sizi etkilemeyi başaran ünite, devir yükseldiğinde çelimsiz bir güç ünitesinden fazlası olduğunu söylemeye çalışıyor. 5000-5500 d/dak civarında maksimum gücünü açığa çıkaran motor, DSG işbirliğiyle birlikte sürekli yüksek devirlerde seyretmeyi keyifli hale getiriyor. 2000 /dak itibariyle üretilemeye başlanan 175 Nm'lik maksimum tork ise alt devirlerdeki hızlanma istekleri karşısında turbo boşluklarının oluşmasına engel olamıyor. Agresif kullanımlarda 9-10lt/100km'lik tüketimlere imza atan Polo, ekonomi gözetilen sürüşlerde 100 km'de 6 litre yakıt tüketiyor.

Tüm donanımlarda ve motorlarda elektronik diferansiyel kilidini standart olarak sunan Polo, yerine geldiği 5. neslin dengeli sürüş karakterini devam ettiriyor. 16inçlik jantlarına rağmen sürüş konforuyla alkışları toplayan otomobil, agresif kullanımlarda süspansiyon sistemiyle elinden geleni yapmaya çalışıyor. Yine de konfor-dinamizm dengesinde ağır basan tarafın konfor olduğunu viraj içindeki fazladan gövde salınımlarıyla hissettiren Polo, gaz pedalıyla gireceğiniz doğru etkileşimlerle elektronik kilitli diferansiyeli göreve çağırarak şaşırtıcı bir tutunma ve yönlendirme karakteri sergiliyor. Direksiyon sistemi eski modelden tanıdık gelen; sınırlardaki geri bildirim eksikliğiyle eksi puanları almaktan kurtulamazken, 7 ileri otomatik şanzıman itaatkar ve hızlı karakteriyle işleri kurtarmayı başarıyor.

Yeni Volkswagen Polo'nun kabininde direksiyon gibi tanıdık enstrümanlar olsa da konsolun değişen çizgileri "yeni otomobil" intibasını destekliyor. Önceki modelin yumuşak hatlarına karşılık daha köşeli çizgiler kullanmaya başlayan otomobil, 8inçlik bilgi-eğlence sistemi ekranını tasarımın merkezine yerleştiriyor. Güncel VW modellerinden tanıdığımız "Compositon Media" kaliteli grafikleriyle ve zengin içeriğiyle göz doldururken diğer büyük değişikliği ekranın üst bölümünden altına alınan havalandırma menfezleri oluşturuyor. Malzeme kalitesi konusunda önceki modele gelen eleştiriler parlak konsol kaplamaları ve ambiyans aydınlatmaları gibi detaylarla ekarte edilmeye çalışılıyor.

Bir çok detayıyla ortalamanın üzerine çıkmayı başaran Polo, abisi Golf gibi standartları belirleyen olmaya aday görünüyor. Tabi 92.100 TL'lik fiyatı engel olmazsa.

MEHMET AKİF DOĞAN

VW POLO 1.0 TSI DSG HIGHLINE

Boyut problemini aşan Polo, yeni platformuyla, görünümüyle ve kokpitiyle zirveye aday. Fiyatı da öyle

★★★★½

Fiyat	92.100 TL
Motor	3 silindirli, 999 cc, turbo, benzin
Güç	95 bg @ 5000-5500 d/dak
Tork	175 Nm @ 2000-3500 d/dak
Ağırlık	1180 kg
Şanzıman	7 ileri otomatik
0-100 km/s	10.8 sn
Maksimum hız	187 km/s
Yakıt tüketimi	5.8 lt/100 km
CO_2	107 g/km



FORD FIESTA

GÜÇ 85 BG 3750 D/DAK **FİYAT** 102.700 TL

Ford'un B sınıfındaki temsilcisi Fiesta tamamen yenilendi ve rekabette artık daha iddialı

2017, B sınıfı hatchback modeller için çok hareketli geçti. VW Polo, Seat Ibiza gibi modellerin yanı sıra Ford'un en önemli modellerinden biri olan Fiesta da tamamen yenilendi.

Ford'un son dönemde birçok modelinde kullanılan tasarım unsurlarıyla bezenen Fiesta rekabetçi bir görüntüye kavuşmuş. Ön kısımda artık Ford modellerinin imzası haline gelmiş olan geniş havalandırma ızgarasını görüyoruz. Daha geniş ve daha büyük bir görünüm kazandıran bu ızgaranın yanında yeni farlar da iddialı görüntüyü desteklemiş. LED gündüz farlarına sahip Fiesta'nın sis farları ise dikey olarak tamponun köşelerine yerleştirilmiş.

Yeni Fiesta'ya yandan baktığınızda ise "bu eski modele çok benziyor" demeniz muhtemel. Fakat otomobilin eski modelden 7 santim uzun olması fark yaratıyor. Test otomobilimizde bulunan cam tavan da otomobilin dinamik yapısına katkıda bulunuyor. Eğer panaromik cam tavan opsiyonunu almazsanız dilerseniz kontrast renklere sahip tavan ve ayna almanız da mümkün. Titanium donanım seçeneğine sahip olan test otomobilimizde opsiyonel olarak sunulan 17 inçlik jantlar yer alıyordu. Bu seçenek otomobilin görünümüne şıklık kattığı kesin.

Otomobilin arkasına geçtiğimizde ise yatay stoplar dikkat çekiyor. İki parçalı tasarlanan stop grubu otomobilin geniş algısına katkı sağlıyor. Eski modeldeki dikey formlu stoplara göre bu stop grubu otomobilin daha üst sınıf bir model gibi gözükmesini sağlıyor.

Otomobilin içerisine geçtiğimizde ise yeni orta konsol bizi karşılıyor. Orta konsolun üstünde yer alan dokunmatik bilgi eğlence ekranı sonradan takılmış bir tablet gibi gözükse de başarılı çalışmasıyla beğenimizi topladı. 8inçlik bu ekran Titanium donanım seviyesinde tüketicilere sunuluyor. Orta konsolun alt tarafında kalan klima kontrol düğmeleri ise eski modelden tanıdık bir yapıya sahip. Ergonomik açıdan ise bir problem yarattığını söylemek güç.



FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR





Arka kısımda en çok dikkat çeken değişim stoplarda. Önceki nesilin dikey stopları yerini yatay aydınlatmalara bırakmış





Orta konsolda kullanılan malzemenin kalitesi eski modele göre iyileştiğini belirtmem gerekir. Fakat kapı içlerinde hala sert plastik malzeme kullanılıyor.

Fiesta'nın öndeki yaşam alanı eşya saklama gözü açısından gayet tatminkar. Vitesin önünde yer alan göz, el freninin yanında yer alan bardaklık bana göre gayet yeterli.

Gösterge tablosunun ortasında yer alan bilgi ekranı otomobille ilgili birçok bilgi verse de biraz eski nesil gibi gözüküyor.

Otomobilin arka kısmına geçtiğimizde ise B sınıfı standartlarında bir yaşam alanı sunuyor. Diz ve baş mesafesi açısından yeterli bir alan sunan yeni Fiesta, 2 kişi için yeterli bir yaşam alanı sunuyor. Ortada oturacak kişi için ise bunu söylemek güç.

Ford Fiesta ülkemize ikisi benzinli birisi dizel olmak üzere 3 farklı motor seçeneği ile geliyor. 1.1 litre hacimli 85 beygirlik benzinli versiyon sadece 5 ileri manuel şanzıman ile satışa sunulurken 1.0 litre hacimli 100 beygir güç üreten benzinli motor ise sadece 6 ileri otomatik şanzıman ile satışa sunuluyor.

Test otomobilimizde de yer alan 1.5 litre hacimli ve 85 beygir güç üreten dizel güç ünitesi ise sadece 6 ileri manuel şanzıman ile geliyor. 1750-2500 d/dak arasında 215 Nm tork üreten bu motor 6 ileri manuel şanzıman ile gayet uyumlu çalışıyor. Bu motor performans anlamında çok başarılı olmasa da yeterli bir performans sunuyor. Motorun en vurucu noktası ise şüphesiz düşük yakıt tüketimi. Fabrika verisi olarak 100 kilometrede ortalama 3.5 litre yakıt harcadığı belirtiliyor. Bu değerlere ulaşmak için dikkatli kullanmanız gerekli. Test süresince ise ortalama 5.5 litre civarında bir yakıt tüketimine imza attık.

Yeni Fiesta genel anlamda oldukça rekabetçi. Rakiplerinin gerisinde kalmayan Fiesta'nın en önemli eksikliği ise dizel/otomatik kombinasyonunun ülkemizde sunulmaması. Fiesta'nın crossover versiyonu Fiesta Active'in de satışa sunulmasıyla birlikte Fiesta artık daha rekabetçi olacak.

EGEMEN ÖZTEN







FORD FIESTA 1.5 TDCI TITANIUM

B sınıfının en önemli modellerinden olan Fiesta daha rekabetçi ama dizel/otomatik eksikliği hissediliyor.



Fiyat	102.700 TL
Motor	4 silindir, 1499cc, turbo, dizel
Güç	85 bg @ 3750 d/dak
Tork	215 Nm @ 1750-2250 d/dak
Ağırlık	1191 kg
Şanzıman	6 ileri manuel
0-100 km/s	12.7 sn
Maksimum hız	175 km/s
Yakıt tüketimi	3.5 lt/100km
CO_2	89 g/km

GÜÇ 114 BG 6200 D/DAK **FİYAT** 137.500 TL

SUBARU XV

Yeni platform üzerine şekillendirilen ve daha rafine özellikler sunan ikinci nesil Subaru XV konuğumuz oldu

Daha çok Impreza modeliyle tanıdığımız Subaru markasının crossover modeli ikinci nesliyle satışa sunuldu. Markanın giriş modeli görevini üstlenen model crossover pazarında kendisine yer arıyor.

XV'de Subaru markasının olmazsa olmazları mevcut. Dört tekerlekten çekiş, boxer motor ve sade tasarımı eski modelinden de tanıyoruz. İlk versiyonu ile geleneksel SUV modellerinden uzaklaşmak isteyenlerin tercihi olan XV, yeni versiyonuyla da bunu devam ettirecek gibi gözüküyor.

İlk versiyonu ile şaşırtıcı arazi performansı sergileyen XV'nin yeni versiyonu da bunu sürdürmeye devam ediyor. Sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi özelliğinin yanı sıra Subaru'nun X-Mode adını verdiği özellik ile bir SUV'dan beklenmeyen arazi performansı sergiliyor. Otomobili X-Mode'a aldıktan sonra arazide her şeyi kendisi üstleniyor. Yokuş iniş sistemi gibi özellikleri de buna dahil. Fotoğraf çekimleri sırasında girdiğimiz alandaki yapışkan yapıdaki toprağa ve standart lastiklerine rağmen hiç zorlanma yaşamadan sürüşümüzü gerçekleştirdik.

Otomobilin Eye Sight olarak isimlendirilen önleyici güvenlik sistemleri de çok başarılı çalışıyor. Adaptif hız kontrolü, trafikte hareket sensörü, çarpışma önleyici frenleme, çarpışma önleyici gaz kontrolü gibi özellikleri hem şehir içi kullanımda hem de uzun yol kullanımında sürücüye çok yardımcı oluyor. Eye Sight sistemi öncelikle sizi uyarıyor. Eğer sizden tepki gelmezse sizin yerinize otomobile müdahale ediyor.

Tasarımı eski XV'ye benzese de yeni XV yeni Subaru Global Platform üzerine geliştirilmiş bir model. Yeni Impreza'da da kullanılan bu platform sayesinde yeni XV öncüsüne oranla daha sağlam ve daha güvenli. Yeni XV bunu NCAP'ten aldığı yüksek puanla da bunu kanıtladı.

Otomobilin kaputunun altında 1.6 litrelik atmosferik Boxer motor bulunuyor. 6200 d/dak'da 114 beygir güç üreten bu motor 3600 d/dak'da 150 Nm tork üretiyor. Lineartronic şanzıman ile gücünü dört tekerleğe birden aktaran modelin performans verileri çok başarılı değil. Yüksek devirleri seven motor şanzıman yüzünden



FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR









6.3inçlik çok işlevli bilgi ekranı ve 8inçlik Starlink multimedya ekranı konsolun büyük bir kısmını kaplıyor

performansını yer aktarmakta sıkıntı yaşıyor. Şehir içi kullanımında yeterli performans sunsa da performanslı kullanım istediğinizde biraz hayal kırıklığı yaşayabilirsiniz. Yüksek performans istediğinizde ise yakıt tüketimi de önemli ölçüde artıyor. Ortalama 6.4 litre tüketim açıklansa da bunun için uğraşmanız gerekecek.

XV'nin yurt dışında ayrıca 2.0 litre atmosferik motor seçeneği bulunuyor. Bunun dışında ne yazık ki dizel motor seçeneği XV'de yer almıyor. Bu da Türkiye pazarında önemli bir eksiklik olarak göze çarpıyor. Ayrıca Levorg'da kullanılan turbo beslemeli motor XV'de de kullanılsa diye test süresince içimden geçirmedim değil.

Otomobilin içine geçtiğimizde ise Subaru'dan beklenen sade bir tasarım bizi karşılıyor. Başarılı ve zengin donanım seçeneklerine sahip olan yeni XV ülkemizde üç farklı donanım seçeneği ile sunuluyor. Bizim testimize konuk olan Xtreme, Xclusive donanımından ufak tefek farklılıklarla ayrılıyor.

Orta konsolda yer alan bilgi eğlence sistemi başarılı çalışmasıyla beğenimizi topladı. Bilgi eğlence ekranının üstünde yer alan küçük ekrandan ise otomobile ait birçok veriyi takip etmeniz mümkün. Bilgi eğlence ekranının altında yer alan dijital klima ise kolay kullanımı beğenimizi topladı.

Modelde dikkatimi en çok çekenlerden biri de kullanılan malzemelerin kalitesiydi. Ağırlıklı olarak yumuşak dokulu malzemelerden seçilen malzemeler otomobilin kalite algısını yukarı taşıyor.

120.900 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunulan yeni XV'nin pazarda önemli satışlara imza atmasını çok beklemiyoruz. Fakat marka algısı, yüksek güvenliği, başarılı arazi performansı sayesinde geleneksel SUV kitlesinden ayrılan bir kitle tarafından tercih edilecektir. Keşke dizel motor veya daha verimli bir turbo beslemeli benzinli motorla satışa sunulsaydı diyorum.

EGEMEN ÖZTEN







Adaptif LED farlar Xtreme ve Xclusive donanımlarda standart

SUBARU XV 1.6İ A/T XTREME

Sokaklarda sürekli gördüğümüz SUV modellerinden çok daha farklı. Keşke daha iyi motorlarla satılsaydı.

★★★★☆

Fiyat	137.500 TL
Motor	4 silindirli, 1600 cc, boxer
Güç	114 bg @ 6200 d/dak
Tork	150 Nm @ 3600 d/dak
Ağırlık	1425 kg
Şanzıman	CVT
0-100 km/s	13.9 sn
Maksimum hız	175 km/s
Yakıt tüketimi	6.4 lt/100 km
CO_2	145 g/km

GÜÇ 120 BG 3500 D/DAK **FİYAT** 156.200 TL

PEUGEOT 308

Peugeot'un 2013 yılı sonbaharında tanıttığı 2. nesil 308, makyajlanan yeni yüzüyle kompakt sınıfta iddiasını devam ettirmeye çalışıyor.



İkinci nesil olan Peugeot 308, piyasaya çıktığı 2013 senesinden bu yana kompakt sınıfta rakipleriyle boy ölçüşebilecek satış rakamlarına ulaştığından dolayı Fransız üreticinin dört sene boyunca yüzünü güldüren modeli olmuştu.

Geçtiğimiz ay üç gün boyunca fotoğraflardan da gördüğünüz üzere ağırlıklı olarak serin ve yağışlı hava şartlarında kullandığımız Peugeot 308'e binmeden önce aracı incelediğiniz zaman en önemli değişiklik otomobilin ön görünümünde göze çarpıyor.

Yenilenen ve dikleştirilip krom kaplanan ön panjurun yanı sıra yine ön tamponda yer alan sis farları ve sinyal lambaları da eskisine nazaran daha agresif çizgilere sahip. Otomobilin arka tasarımında çok göze batan bir değişiklik görünmüyor. Arka stop lambalarında aslan pençelerini andırdığı söylenen üç çizgi yer almış. Değiştirilen ön kaputun çizgili tasarımının yanı sıra, otomobilin 420 lt'lik bagajı bu sınıf için makul bir seviyede, bu koltuklar katlandığında 1228 lt'ye yükselebiliyor.

308'e bindiğiniz andan itibaren size yine küçük ve yarış otomobili kullanıyormuş gibi hissettiren direksiyon simidi karşılıyor. Otomobilin koltukları sizi iyi sarıyor ve uzun sureli yolculuklarda yormuyor. Ön konsoldaki 9,7 inç genişliğindeki multimedya ekranı oldukça kullanışlı. Bu ekrandan otomobili kontrol edebilecek tüm ayarlara rahatlıkla ulaşılabiliyor.

Ön konsolda yer alan torpido gözünün derinliği gayet iyi ve sürücü dostu olarak göze çarpıyor. Aracın tavanındaki çubuk anten yerine kopekbalığı desenli anten kullanılsa daha çok yakışabilirdi. Otomobilin ön konsolundaki ve kapılarındaki plastik işçiliği iyi seviyede. Ön konsolda vites topuzunda ve direksiyondaki kırmızı dikişler estetik anlamında kullanıcısını cezbeden bir görüntü olarak göze çarpıyor ve araca sportif çizgiler kazandırıyor. Beğenmediğimiz tek özellik orta konsolda bardaklık olmaması. Otomobilin ön ve arka camlarının görüş açıları gayet iyi. Dikiz aynalarının büyüklüğü yeterli.

Peugeot 308'in bu güncel ve bir



FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR



Peugeot 308'in makyajlanan yeni versiyonunun arka tasarımında çok fazla değişiklik görünmüyor

önceki versiyonunda sürücülerin en büyük şikayetlerinden biri olan direksiyonun ön göstergeleri kapatması kronik problemi halen devam ediyor. Sürücü emniyet kemerinde de yükseklik ayarı olmaması otomobilin diğer eksilerinden.

Otomobilin ön kaputunu açtığımızda bizi 1.6 litrelik 4 silindirli ve 16 subaplı BlueHDi motor karşılıyor. Bu motorun 120 bg'lik gücü ve 1750 d/d'da 300 Nm üreten torku memnun edici seviyelerde. Otomobilin Blue HDi motoru her zaman olduğu gibi yine kullanıcı dostu ve fabrika verisi 3,9 lt'lik iyi bir ortalama veriye sahip. BlueHDI motora EAT6 olrak bildiğimiz tork konvertörlü tam otomatik şanzıman eşlik ediyor. 120 beygirlik ünite otomobile 190 km/s'lik maksimum hız ve 10.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlamış. Otomobilin direksiyon tepkileri net ve EAT6 şanzımanla uyumu iyi. Bu şanzıman tam otomatik ve geçişleri sarsıntısız ve oldukça başarılı.

Otomobil vites kolunun altında bulunan buton yardımıyla geçtiği Sport modda da keyif alınabilecek bir sürüş sağlıyor. Bizim kullandığımız GT-Line donanımlı otomobilin üzerinde 17inç'lik jantlar vardı ama daha iyi performans almak için 16inç ebatına dönmek de gerekebilir.

Peugeot 308'in süspansiyon sistemi ise darbeleri iyi emen bir yapıya sahip. Otomobili Istanbul'un çoğu zaman bozuk zeminlerinde ve kasislerinde kullandığımız zaman sürüşlerimizde bize fazla rahatsızlık vermedi. Peugeot 308 yol tutuş konusunda da rakiplerinden geri kalmadığını yaptığımız sürüşlerde bize fazlasıyla sergiledi.

Makyajlanan ve giderek daha agresif bir ön yüz tasarımına bürünen yeni Peugeot 308 Hatchback modelinde Access, Active, Allure ve GT-Line donanım seviyeleri bulunuyor. Bizim kullanmış olduğumuz GT-Line donanımlı otomobil de 156.200 TL fiyat etiketiyle Peugeot bayilerinde alıcılarını bekliyor. Özellikle düşük yakıt tüketimine sahip Blue HDi motoru, rahat ve yormayan sürüş özellikleri ve sarsıntısız vites geçişlerine sahip şanzımanıyla bu sınıfta size iyi bir alternatif olabilecek görünüyor.

GÜRKAN ÇAĞLAR







308 GT-LINE 1.6 BLUEHDI EAT6

Konforlu, ekonomik ve albenili. Fakat fiyat etiketi soru işaretlerine neden oluyor



Fiyat	156.200 TL
Motor	4 silindir, 1560cc, turbo, dizel
Güç	120 bg @ 3500 d/dak
Tork	300 Nm @ 1750 d/dak
Ağırlık	1200 kg
Şanzıman	6 ileri otomatik
0-100 km/s	9.5 sn
Maksimum hız	193 km/s
Yakıt tüketimi	3.7 lt/100km
CO_2	98 g/km

GÜÇ 136 BG 4000 D/DAK **FİYAT** 114.500 TL

HYUNDAI i30

Daha önce 1.4 lt turbo benzinli motoruyla kullandığımız Güney Koreli i30, bu kez en donanımlı haliyle ve dizel-otomatik kombinasyonuyla karşımızda



Hyundai'nin son yıllarda kazandığı ivmenin merkezinde her ne kadar global hedefler olsa da Koreliler için önemli bir pazar var; Avrupa. Giderek ciddileşen ve yeni bir boyut kazanan sınıflar arası rekabete; Hyundai, Avrupa'nın orta yerinde bir Ar-Ge merkezi kurarak hareket kazandırdı. Bu tesiste Avrupalı dişli rakiplerini iyice analiz eden ve tanıyan yeni nesil i30 ise Alman hegemonyasındaki kompakt sınıfta dengeleri bozmak için geri geldi.

Bir kaç ay önce yaptığımız karşılaştırmada galerici tabiriyle "full+full" bir Volkswagen Golf karşısına çıkararak pek de adaletli davranmadığımız Hyundai i30'a, en çok merak edilen dizel-otomatik kombinasyonuylae ve opsiyon listesindeki tüm donanımlarla bir şans daha vermek istedik. Nitekim tüm silahlarını kuşanmış bir Golf karşısında yıldızı biraz sönük kalmış ve kendini gösterme fırsatı bulamamıştı. Şimdi söz tekrar i30'da.

Önceki nesilden tanıdığımız 1.6 litrelik CRDi dizel ünite ile çift kavramalı DCT şanzıman ikilisini ürün gamının en tepesine yerleştiren i30, 136 beygirlik gücüyle kompakt sınıftaki en güçlü dizellerden birine sahip. 300 Nm'lik torkuyla da sınıf standartlarını yukarı çekmeyi başaran i30, hatırı sayılır bir hızlanma performansı sunuyor. Her ne kadar 1750 d/dak itibariyle üretilmeye başlanan maksimum tork kısa süreli bir turbo boşluğuna neden olsa da, DCT şanzıman en uygun vitesi bularak gücün kesintiye uğramasını engelliyor. Ekonomi odaklı sürüşlerde biraz daha ağırkanlı hareket etme eğiliminde olan şanzıman, direksiyon arkasındaki kulakçıklardan gelen komutlara hızlı ve pürüzsüz cevaplar veriyor.



FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR









Önceki nesilde kullanılan "CRDI" logoları yerini "1.6 D" logosuna bırakmış

Yakıt tüketimi ise ortalama tüketim alışkanlıklarına göre 5.5-6 lt/100km civarında geziniyor.

Elite donanıma ek olarak gelen Plus ve Smart opsiyon paketlerini bünyesinde barındıran i30; elektrikli sürücü koltuğu, parçalı deri döşeme, 8inçlik dokunmatik bilgi-eğlence sistemi ekranı, sürüş modu, full LED farlar gibi donanımlara sahip. Daha tasarruflu bir donanım listesiyle kullandığımız ilk modeldeki 5inçlik zayıf multimedya ekranını hala bu fiyat seviyesindeki bir otomobil için yeterli bulmuyor olsak da 8inçlik ekran işleri kurtarıyor. Navigasyon ve Apple CarPlay-Android Auto bağlantı özelliklerini içinde barındıran bilgi-eğlence ekranı makul seviyede grafik kalitesiyle basit ve işlevsel bir yapı sunuyor.

Üst donanımın izlerini deri destekli koltuklarla ve direksiyon simidinde taşıyan I30, elektrikli koltuk opsiyonuyla da donanım çıtasını yükseltiyor. Kablosuz mobil sarj ünitesi, Full LED farlar, ön-arka park sensörleri ve alüminyum görünümlü pedallar ise Plus donanım paketiyle birlikte i30'un donanımına eklenerek geliyor.

Kompakt sınıftaki ciddi rakiplerinin en üst donanım paketlerinde bu donanımları standart olarak sunduğu düşünüldüğünde i30'un ciddi dezavantajı ortaya çıkıyor. Elbette bu donanımları satın almadan rakiplerine kıyasla daha makul bir fiyatla i30'a sahip olmak mümkün. Fakat Smart ve Plus opsiyon paketlerinin hatırı sayılır içeriği soru işaretlerine neden oluyor.

Kabinde donanımlarla ve malzeme kalitesiyle arttırılan "premium" algısını otomobilin dışında bolca krom detayla devam ettirmeye çalışan i30, parlak siyah renkelere boyanmış arka bagaj üstü spoyleriyle ve arka tampon difüzörüyle dinamizm odağını da geride bırakmıyor. i30'un arka bölümüne ciddi bir hareket kazandıran karakteristik LED stoplar ve ön bölümdeki eğimli gündüz LED'leri, otomobilin karanlıkta imzası oluyor. Özellikle arka bölümdeki ışık şöleni metrelerce uzaktan i30'u teşhis etmenize imkan tanıyor.

Yeni nesliyle birlikte çok daha konforlu, çok daha teknolojik ve çok daha tarz olarak karşımıza çıkan i30, tüm kutucuklar işaretlendiğinde ciddi bir donanım silahı kuşanıyor. Eğer daha az donanımla birlikte dizel-otomatik kombinasyonu arıyorsanız 114.500 TL'lik fiyat etiketiyle Hyundai i30 mantıklı bir seçim olaçaktır.

MEHMET AKİF DOĞAN



HYUNDAI İ30 ELITE 1.6 CRDI DCT

Konforlu, performanslı, ekonomik... Fakat opsiyonlar satın alınmadan donanım anlamında zayıf kalıyor

★★★★☆

Fiyat	114.500 TL
Motor	4 silindirli, 1582 cc, turbo, dizel
Güç	136 bg @ 4000 d/dak
Tork	300 Nm @ 1750-2500 d/dak
Ağırlık	1368 kg
Şanzıman	7 ileri otomatik
0-100 km/s	10.6 sn
Maksimum hız	200 km/s
Yakıt tüketimi	4.1 lt/100 km
CO_2	109 g/km

GÜÇ 235 BG 4000 D/DAK **FİYAT** 481.455 TL

VOLVO S90



Volvo'nun ağır abisi S90, bu kez en dinamik görünümüyle; R-Design donanımıyla sürüş izlenimi konuğumuz.

Volvo'nun Almanları ciddi anlamda terleten üst segment sedanı S90, diğer modellerden tanıdığımız R-Design donanım paketiyle "ağırbaşlı" karakterini bir kenara bırakarak karşımıza çıktı.

Değişen tampon tasarımı, daha az parlak krom, daha büyük jantlar ve daha ilgi çekici renkler gibi bilindik formüllerle hazırlanan R-Design, takım elbiseli S90'ın kıyafet değiştirmiş bir hali.

Makam otomobili formunda hazırlanan diğer S90'lardaki parlak krom bölümleri mat renklerle değiştiren R-Design, ilk olarak kendini tamponlarıyla ele veriyor. Standart modelin daha zarif ve dikey formdaki bol kromlu havalandırma ızgarasına karşılık blok formda, parlak siyah ızgara kullanan model, tamponun alt bölümlerinde de diğer modellerden farklılaşıyor. Inscription donanımında tüm bölümü kaplayan alt ayırıcı ve sis farı üzerindeki krom detaylar yerini 3 ana bölümden oluşan parçalı bir yapıya bırakırken, krom detaylar yine parlak siyah kaplamalara dönüşüyor.

Dikiz aynalarındaki mat krom kaplamayla konstrast oluşturan R-Design, sportif tasarımların vazgeçilmezi devasa jantlarla arz-ı endam ediyor. 20inç ebatındaki jantlar yol konforuna olumsuz etki etse de "R-Design" takısının hakkını vererek dinamizmi bir kaç adım ileri taşıyor.

Daha önce farklı zamanlarda D5 motoruyla ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle kullandığımız S90 Inscription'ın açık renkli ve daha sıradan kabinine karşılık R-Design tamamen siyah ve albenili kokpitiyle kullanıcısını karşılıyor. 10.393 TL'lik spor koltuk opsiyonuna





sahip R-Design test aracımız, Napa deriden imal edilen koltuklarıyla sürücüsünü tabiri caizse bir elbise gibi sarıyor. Yanal destekleriyle ve ergonomik tasarımıyla alkışları toplayan koltuklar, soğutma ve ısıtma fonksiyonlarıyla "konfor" odağını da elden bırakmıyor.

Konsol kaplamalarında ahşap yerine karbon dekor kullanılan S90 R-Design, üzerine "R" logosu bulunan 3 kollu delikli direksiyonunda çift parçalı deri yerine tek parça konstrast dikişli deri kullanıyor. Bu dikişler otomobilin geri kalanında da işçilik konusunda gösterilen özen hakkında önemli ipuçları veriyor. Öyle ki otomobilin kabininde malzeme ve işçilik ile ilgili bir kusur bulmak zor.

MEHMET AKİF DOĞAN

VOLVO S90 D5 AWD R-DESIGN

R-Design ile gelen artılar S90'ın "ağır abi" karakterine hareket katıyor

★★★★☆

Fiyat	481.455 TL
Motor	4 silindir, 1969cc, turbo, dizel
Güç	235 bg @ 4000 d/dak
Tork	480 Nm @ 1750-2250 d/dak
Ağırlık	1901 kg
Şanzıman	8 ileri otomatik
0-100 km/s	7.0 sn
Maksimum hız	280 km/s
Yakıt tüketimi	4.8 lt/100km
CO_2	127 g/km

FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR

GÜÇ 177 BG 5500 D/DAK **FİYAT** 148.900 TL

KIA SPORTAGE

Her geçen gün popülerliği artan SUV sınıfında Kia tecrübesiyle kendisine yer arıyor.

Kompakt SUV sınıfı ülkemizde en popüler günlerini yaşadığını söylemem gerek. Bunu gerek açıklanan satış rakamlarından gerekse yollarda gördüğümüz modellerden anlamak mümkün. Kia'nın bu sınıftaki temsilcisi olan Sportage ise ülkemizde uzun yıllardır pazarda ve önemli bir bilinirliğe sahip.

Kia Sportage tasarımı ile dikkatleri üzerine çekmeyi başaran bir model. Birçok rakibinin aksine yerden yükseltilmiş bir hatchback gibi gözükmüyor. Bu sayede sınıfının üstünde bir modelmiş gibi düşünülebiliyor. Yollarda uzun süredir olmasına rağmen Sportage tasarımı ile dikkatleri üzerine çekiyor diyebilirim.

Otomobiln içerisine geçtiğimiz anda yerden yüksek oturma pozisyonu dikkat çekiyor. Yola hakim bir sürüş pozisyonu sunan Sportage bu anlamda sürücüsüne güven veriyor. Zaten kompakt SUV'ların kadınlar tarafından bu kadar çok tercih edilmesinin altında da bu yatmıyor mu?

Otomobilin içerisinde kullanılan malzemelerin Nissan Qashqai veya Peugeot 3008 gibi modellerden düşük olduğunu belirtmem gerekli. Bu nedenle rakiplerinin gerisinde kalsa da iç mekandaki rasarım unsurlarının başarılı olduğunu söylemem gerekli. İlk başta orta konsolda bulunan çok tuş kafa karışıklığı yaratsa da kolaylıkla bunlara alışabiliyorsunuz. Test otomobilimizde bulunan bilgi eğlence sisteminin çok hoşuma gittiğini söyleyemeyeceğim. Bir diğer gözüme takılan nokta ise park freni. Elektronik park frenlerine alıştığımız bu dönemde Sportage'da karşımıza çıkan ayakla çalışan park freni pek bir demodeydi. Elektronik park frenini dileyen kullanıcalar üst donanım paketiyle ulaşabiliyor.

Test otomobilimizde 1.6 litrelik turbo beslemeli bir motor yer alıyor. 177 beygir güç üreten bu motor gücünü 7 ileri DCt şanzıman ile dört lastiğe birden aktarıyor. Başarılı çalışan motor/şanzıman beğenileri toplasa da dört tekerlekten çekiş sistemi ve ağırlık nedeniyle yakıt tüketimi tat kaçırıcı olabiliyor. Sportage, test süresince ortalama 10 litre civarında bir tüketime imza attı. Bu değer ne yazıkki otomobilin başarılı özelliklerine gölge düşürüyor. Performans anlamında ise gayet iyi işlere imza atıyor. Kia tarafından açıklanan 9.1 saniyelik 100 km/s hızlanması gayet yeterli.

Komparkt SUV sınıfının neredeyse tüm ihtiyaçlarını optimum seviyede karşılayan Sportage'ın en önemli eksiği şüphesiz düşük hacimli motor seçeneğinin olmaması. Geniş donanım seçenekleri ise rakiplerini önemli ölçüde zorlayacaktır. **EGEMEN ÖZTEN**



SPORTAGE 1.6T DCT AWD PREMIUM

Düşük hacimli dizel seçeneğinin olmaması en önemli eksikliği.

★★★★☆

Fiyat	148.900 TL
Motor	4 silindir, 1591cc, turbo, benzin
Güç	177 bg @ 5500 d/dak
Tork	265 Nm @ 1500-4500 d/dak
Ağırlık	1534 kg
Şanzıman	7 ileri otomatik
0-100 km/s	9.1 sn
Maksimum hız	201 km/s
Yakıt tüketimi	7.5 lt/100km
CO_2	175 g/km





FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR

GÜÇ 190 BG 3750 D/DAK **FİYAT** 138.940 TL

NISSAN NAVARA

2016'da yılın pick-up'ı seçilen Navara, yeni platform kardeşleri Mercedes X-Class ve Renault Alaskan ile tekrar gündemde. Peki bu markalar neden Nissan Navara'yı seçti? Uzun dönem testimizle bu soruya cevap arıyoruz.

MOTOR

2.3 litrelik dizel motor, 2 tonluk Navara'nın en büyük silahı. 1500 d/dak itibariyle üretilen 450 Nm tork düşük devirlerde hatırı sayılır bir hızlanma sağlıyor. Günlük kullanımda 8 lt/100km'lik tüketim değerleri ise zor değil.

İÇ HACİM

Navara'nın arka yaşam alanı diz mesafesi konusunda problem yaratmasa da benzin deposu sebebiyle yüksekte konumlandırılan koltuklar baş mesafesi konusunda yeteri kadar cömert değil. Fakat otomobilvari koltuklar uzun yolda problem yaratmıyor

FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR

ARAZİ KABİLİYETİ

Manuel olarak 4 tekerlekten çekişe geçebilen Navara, 4LO moduna sahip. Mekanik bir kilitli diferansiyeli olmasa da ABLSD sistemi kilitli diferansiyel fonksiyonu görüyor. 32.2 derecelik yaklaşma açısı sınıfının en iyisi olsa da 60 santimlik su geçişi ancak standartı karşılıyor

SÜSPANSİYON

Pick-up segmentinde yaprak yaylardan kurtulmayı başaran ilk pick-up olan Navara, açık ara en iyi yol konforuna sahip pick-up. Hem arazi hem de asfaltta fazlasıyla konforlu. Bağımsız süspansiyonlara rağmen 1 tonluk taşıma kapasitesi sunması da diğer bir başarısı.





Mehmet Akif Doğan

Editör



Bugüne kadar kullandıklarım arasında pick-up olduğunu bana unutturabilen ve günlük hayatta sırıtmayan en başarılı model kesinlikle Navara oldu. Boş bir kasanın getirdiği bol sekmeli yolculuklar, kötü viraj dinamikleri, yetersiz malzeme kalitesi pick-up'ların ne kadar genel problemiyse Navara'nın o kadar değil. Arkadaki bağımsız süspansiyon sistemi optimum konforu sunma konusunda fazlasıyla başarılı. Üstelik rakiplerinin yaprak yaylarla yakaladığı 1 tonluk taşıma kapasitesi Navara'da da mevcut.

Donanım konusunda; elektrikli ve ısıtmalı deri koltuklar, hız sabitleyici, otomatik klima, multimedya sistemi ve 360 derece kamara kokpitte ciddi bir konforu beraberinde getiriyor. Park konusunda yaşayacağınızı tahmin ettiğiniz problemler, kamera sistemiyle bertaraf ediliyor. Platinum donanımla birlikte gelen 18inçlik jantlar,krom ön ızgara, LED farlar ve tavan rayları ise Navara'nın dışardan çok daha ilgi çekici görünmesini sağlıyor.

Her ne kadar 190 beygirlik dizel ünite yüksek torkuyla sizi sürekli gaza getirse de Navara istediğinizde ekonomik de olabiliyor. Ortalama kullanım alışkanlıklarına göre 8 lt/100km, agresif kullanımlara göre ise 12-13 lt/100km'lik tüketim değerleri sunan Navara, ara hızlanmalardaki başarısıyla alkışı hak ediyor.

Fakat problemler yok değil. Mekanik kilitli diferansiyelin yokluğu arazi şartlarında hissediliyor. Artikülasonda yeteri kadar esnek davranamayan Navara, ağır direksiyonuyla da manevraları can sıkıcı hale getiriyor. Multimedya sisteminin çağın gerisinde kalan çözünürlük ve alt yapısı fiyat etiketine yakışmıyor.

Yine de tüm sunduklarıyla Navara konfor-arazi dengesini en iyi sağlayan pick-up olabilir. 2016 yılında Pick-up of the Year ödülünü kazanmış olması da bence tesadüf değil.



NAVARA 2.3 DCI 4X4 A/T PLATINUM

Otomobillere yakın konfor ve donanım artıları olsa da off-road yeteneği tartışmaya açık konulardan



Fiyat	138.940 TL
Motor	4 silindir, 2298cc, turbo, dizel
Güç	190 bg @ 3750 d/dak
Tork	450 Nm @ 1500-2500 d/dak
Ağırlık	1993 kg
Şanzıman	6 ileri otomatik
0-100 km/s	10.8 sn
Maksimum hız	180 km/s
Yakıt tüketimi	7.0 lt/100km
CO_2	183 g/km





Egemen Özten
Kıdemli Editör



Ailemizde bu zamana kadar birbirinden farklı pick-up modelleri oldu. İşimiz için kullandığımız birbirinden farklı modellerin ardından Navara kesinlikle çok lüks geldi. Bunda en önemli unsur ise arka süspansiyon sistemi. Kullanılan bağımsız arka süspansiyon sayesinde pick-up modellerinin genel sıkıntısı olan arka kısmın sekmesi problemi ortadan kalkmış. Eğer birini gözleri kapalı şekilde Navara'nın arka koltuğuna oturtursanız bir SUV modelinde olduğunu iddia edecektir.

Geniş donanım seçeneği, başarılı malzeme kalitesi gibi unsurlar da Navara'nın bir SUV gibi hissettirmesini salıyor.

Modelin sürüşüne gelecek olursak Nisaan ve Renault imzalı 2.3 litrelik dCİ motor sayesinde performans sıkıntısı yaşamıyorsunuz. Gaza her bastığınızda kaputun altındaki beygirler devreye giriyor.

Pick-up pazarında yer alan modellerde artık 200 beygir ve üzeri güçler telafuz ediyoruz. Bu da sol şeritte seyahat ederken selektör atan bolca pick-up modelleri görmemize neden oluyor. Bu tarz otomobillerde bu kadar yüksek hıza gerek var mı diye düşünmeden edemiyorum.

Navara'nın beni en çok hayal kırıklığı yaratan noktası ise arazi performansı oldu. Mekanik diferansiyel kilidinin olmaması nedeniyle ağır arazi şartlarında yüksek performans beklemek hata olur. Eğer niyetiniz ağır arazi ise daha arazi performansı sunan modellere bakabilirsiniz.

Yılmaz Mermer
Görsel Yönetmen



Navara ile uzun yol deneyimine başlamadan önce şunu belirtmek gerekir ki; şehir içi trafikte pick-up kullandığınızı hissettirecek birçok faktör var. Trafiği yüksekten gözlemleyebilmeniz, diğer araçların size öncelik tanıması ve otomobillere ilgisi olmayanların bile ilgiyle sizi izlemesi vs. Dolayısıyla bir pick-up kullandığınızı sürekli size hatırlatıyorlar. Fakat konu uzun yol deneyimi ve bir kamyonetle yolculuk yapmak olunca biraz tereddüt yaşadığımı itiraf etmeliyim. Kontağı çevirdim ve direksiyonu Edirne istikametine çevirdim. Silivri ayrımına kadar olan süreçte aracın hızlanma, yavaşlama ve yol tutuş kabiliyetlerini test etme fırsatı buldum. Çift turbolu 2.3 dCi motoruyla beklediğimden daha başarılı bir performans sunan Navara yüksek torkuyla beni etkilemeyi başardı. Yavaşlama konusunda da kesinlikle güven telkin ettiğini söyleyebilirim. Ağır bir araç olduğundan yol tutuşu da çok iyi olmasına rağmen süratliyken şerit değiştirmelerde biraz savrulduğumu itiraf etmeliyim. Silivri ayrımından Edirne'ye kadar olan süreçte kullandığım aracın bir kamyonet olduğunu unutturacak kadar konfora sahip olduğunu gördüm. Şehir dışı yakıt tüketimi de ortalama 7-8 lt/100km olması kayda değer bir veri.



Gürkan Çağlar
Fotoğraf Editörü



Nissan'ın pick-up sınıfında önde gelen modellerinden olan Navara'yı İstanbul'un çeşitli yol şartlarında test etme fırsatı buldum. Navara'yı kullanırken çoğu zaman kendimi bir SUV'un içindeymişim gibi rahat ve konfor içinde hissetsem de arka dikiz aynasına baktığımda gerçek ile yüzleşiyordum. Asfalt yolda gayet stabil ve rahat bir sürüş imkanı sunan Navara, bozuk toprak yola çıktığında ise 4WD'nin devreye girmesiyle edindiği kudretle sizi kolay kolay yolda bırakmıyordu. Meslek gereği otomobil sporları ile ilgilendiğim için Navara'ya kaygan toprak yollarda hafiften Dakar Rallisi muamelesi yaparak oldukça keyifli saatler geçirdim. Aracın kabin içi oldukça ferah ve rahat. Ön ve arka koltukları sürücüyü ve yolcularını yormayan kalitede. Pick-up sınıfında bir araç edinmeyi düşünenler için Nissan Navara kesinlikle dikkate alınması gereken bir alternatif olarak görünüyor.


David Hathaway
Orchard
AVON
TYRES
KR17 HYY



Kazanan kim olacak?

2017 yılının en marifetli 11 sporcusunu bir araya getiriyoruz. İki gün boyunca yolda ve pistte sürüşler yapacak ve "2017'nin En İyi Sürücü Otomobili" ödülünü sahibiyle buluşturacağız

FOTOĞRAFLAR STAN PAPIOR, LUC LACEY

Castle Comble'a gelmeyeli tam üç yıl olmuş. İngiltere'nin en iyi sürücü otomobilini aradığımız son testimiz bu organizasyonun yirmi beşincisiydi. Ferrari 458 Speciale'nin ödülü yırta yırta alışını asla unutamam. Her neyse... O halde İngiltere'nin en iyi sürücü otomobilini yirmi altıncı kez arayacağımız bu teste hoş geldiniz.

Combe ülkedeki en hızlı yarış pistlerinden biri olsa da, ilginç bir detaya sahip: Pistin zemini fazlasıyla yaşlı olduğu için yol otomobilleri burada fazlasıyla zorlanıyor. Wiltshire bölgesinde yapmayı planladığımız yol testi ise zeminin zorlayıcı yanını daha da güçlendirecektir. Uzun lafın kısası, bu testte tutunabilen ve sürüş yaptığımız ortamlarda akıcı ve keyifli davranabilen bir otomobil; her ortamda akıcı ve keyifli davranmayı başaracaktır.

Sonbahar geride kalalı epey zaman oldu. Kasım ayının yalancı güneşi arada bir yüzünü gösteriyor ve ıslak zemini parlatıyor. Normalde testler sırasında hava ve zemin koşullarının ideale yakın olmasını arzı ederiz ancak burada farklı bir durum var. Neticede bugünkü koşullar İngiltere'deki bir sürücünün çoğu zaman sürüş yaptığı koşullara oldukça yakın olduğu için, testimizin gerçekçi tarafı güçlenecektir. Bu yüzden birkaç ayda bir yakalayabildiğimiz güneşli Pazar sürüşlerine has bir ortam beklemiyoruz...

Her zaman olduğu gibi yılın en iyi otomobillerini ve bir önceki yılın en iyisini bir araya getirdik. Küçük bir detay: Geçen yılın efsanesi 911 R burada 911 GT3 tarafından temsil edilecek. Neden mi? Çünkü aynı testte iki 911 bulundurmak biraz saçma olurdu. Açılış bölümümüzde otomobil listemize (sağda) ve yazarlarımıza göz atabilirsiniz. Devam etmeden önce bir konuyu hatırlatmak isteriz: Buradaki her bir otomobil geçtiğimiz yılın bizlere getirdiği en güzel hediyeler oldu. Gruptan herhangi bir otomobili satın almanızı önermekte en ufak çekincemiz olmaz. Şimdi, devam edelim...

Fotoğrafçılarımız yükseklerden uçuyor



ADAYLAR

- **Alfa Romeo** Giulia Quadrifoglio
- **Aston Martin** DB11 V8
- **BMW** M4 CS
- **Caterham** Seven 420R Donington Edition
- **Honda** Civic Type R
- **Hyundai** i30 N
- **McLaren** 720S
- **Mercedes-AMG** E63 S Estate
- **Mercedes-AMG** GT-R
- **Porsche** 911 GT3
- **VW** Golf GTI Performance Pack

JÜRİ

ANDREW FRANKEL
KIDEMLİ DESTEK YAZARIMIZ
1990 yılından bu yana 25 kez düzenlenmiş bir testin 26. versiyonu için daha öncekilerin tamamını görmüş biri hiç fena olmaz. Andrew profesyonelliği, heyecanı ve kahve tüketimiyle sayfalarımızı zenginleştiriyor.



MATT PRIOR
KIDEMLİ EDİTÖRÜMÜZ
Endüstrinin en iyi adamlarından biri olduğunu Castle Combe'daki titiz yaklaşımları, akıcı sürüşü ve bıyığıyla bir kez daha ortaya koyan Matt'in verdiği her oyun arkasında geçerli bir sebep olduğuna emin olabilirsiniz.



MATT SAUNDERS
YOL TESTİ EDİTÖRÜMÜZ
Hava durumuna gösterdiği özeni verdiği oylara göstermese de Matt iyidir. Mesela sessiz otoparklı bir otel bulabilir, kusursuz kahvaltı menüleri yarabilir ve kısa süre içerisinde 11 kişiye kalacak yer ayarlayabilir. Bir de masraf girmekte ondan iyisi yok...



DAN PROSSER
DESTEK YAZARIMIZ
Havanın en kötü zamanında Caterham'ın içinde en uzun zamanı geçiren adam olarak gönlümüzü kazandı. Sonra fazla yakışıklı olduğu için kredilerinin bir kısmını sildik. Bu teste ilk kez katılan Dan'in ortama renk katacağına eminiz.



BÜYÜK ELEME BAŞLASIN!

İlk üçü ortaya çıkarmak için motorları çalıştırıyoruz. Hikayeyi Andrew Frankel'den dinleyin .

Konuya hızlıca girmek ve ekip arkadaşlarımı şikayet etmek istiyorum. İngiltere'nin en iyi sürücü otomobilini aradığımız bu testte daha önce bu kadar zorlandığımız oldu mu emin değilim. Sanmayın ki bu zorlanışın sebebi otomobiller arasındaki kesif rekabetti... Aksine, bir araya gelip konuyu toparlamakta bir hayli zorlandık. Hadi ama çocuklar, yaşlanmıyoruz! Bu test kazananların ve kaybedenlerin açık biçimde ve nedenleriyle ifade edildiği bir testtir. Dediğim gibi, rekabet çok yoğun olmasa da, kendi işimizi kendimiz zorlaştırdık.

Neden zorlaştırdık? Bunun üç cevabı var: İngiltere, Kasım ayı ve Castle Combe... Bu testin daha önceki versiyonlarının neredeyse tamamı İngiltere'de düzenlendi. Bir yıl Güney Fransa'ya gidelim dedik. Döndüğümüzde Mitsubishi Evo VI'nın deposunu tam 18 kez doldurmak zorunda kaldığımız anlaşılınca işin rengi değişti ve memlekette kalmanın en iyisi olduğunu anladık. Peki neden Kasım ayı? Açıkçası bu yıl birbirinden iyi otomobiller çıktı ve onu da alalım, onu da bekleyelim derken hava sıcaklığını tek haneli verilerle ifade edildiği günlere kaldık.

Üçüncü neden ise Castle Combe... Bu testi ilk kez burada organize etmiştik ve her şey harika gitmişti. Tabii Ferrari'yi yoldan çıkarana kadar... Üstelik o gün yaz aylarının güzel bir günüydü. Bugünse söz konusu Ferrari'den iki kat daha güçlü canavarları ıslak ve soğuk bir zeminde hızlı kullanmaktan söz ediyoruz. Sanmayın ki Combe virajları yıllar içerisinde gevşedi ve kolaylaştı. Öyle ki, gruptaki bazı otomobiller ve mevcut hava koşulları bir araya geldiğinde, Combe'nin birkaç duvarıyla kontra verme fırsatı dahi bulamadan tanışma şerefine erişebiliriz.

Her zaman olduğu gibi, her türden otomobili bir araya getirdik. İki, üç, dört ve beş kapılı gövdeler. Önden, arkadan ve dört tekerlekten çekişliler. Hatchback'ler, coupe'ler, sedanlar ve hatta bir steyşın... Çeşitlilik motorlarda ve silindir sayılarında da sürüyor. Dört, altı ve sekiz silindir.



McCabe autocar.co.uk için video çekiyor

CATERHAM 420R DONINGTON
MATT SAUNDERS
Islak zeminde ve yarı slick Avon lastiklerin üzerinde bile oldukça iyi tutunuyor ve olgun davranıyor. Her hamlesini bildiren bu şeyi sevmemek imkansız. Yorucu ve yükseltici bir deneyim...



Civic ıslak zeminde şov yapmaya başlıyor. Böyle bir grupta bile...

> “i30N garantici bir tutumla bütün rakiplerine dikleniyor”



Yılların ustası (Golf GTI) ateşli gence (i30N) karşı... Oldukça aydınlatıcı bir karşılaştırmaydı

Atmosferik veya aşırı besleme... Combe pitinde renkli bir ortam var. Sürücüler ise gerginliklerini gizlemek için araçlara bakıp bakıp gülüşüyor.

Pit düzlüğünün sonundaki ışığın rengi yeşile döner dönmez Golf GTI Performance’ın etrafı bir anda kalabalıklaştı. Korkan sürücüler mi görüyorum, bana mı öyle geliyor? Şaka bir yana, Golf GTI her zaman ilk kullanmak istediğimiz otomobildir. Hatası olmaz, yanlışı olmaz, kötü düşünmez ve havayı koklamanız için en iyi arkadaşınız olur. “Islakta ne güzel tutunuyor,” diyerek ilk izlenimini paylaşıyor Dan Prosser.

Belli ki otomobilin dengesinden ve tutunma becerisinden o da etkilenmiş. Matt Saunders konuya katılıyor: "İmkanımız olsa günümün büyük bir kısmını pistte Golf GTI ile geçirmek isterdim," diyor. Sürücüsüne dar bir oyun alanı sunan birçok sporcunun aksine, GTI yoldaki samimiyetini ve konuşkanlığını pist ortamına da taşımayı başarıyor.

Anlıyoruz ki Golf halen en iyi dostlar listemizin sarsılmaz üyelerinden bir tanesi. Ona derdinizi anlatabilir, kalbinizi açabilirsiniz. Matt Prior güzel bir yorum ekliyor: "Etkileşim becerisini biraz daha keskinleştirse ve biraz daha ayarlanabilir olursa tadından yenmezdi." Olsun, GTI kendisinden 110.000 sterlin daha pahalı olan Mercedes-AMG GT R ile aynı final notunu paylaşacak kadar özel bir otomobil. Alman markalardan birisi için harika, diğeri için düşündürücü bir final olacak.

Başından beri merak ettiğimiz bir soru var: Hyundai ilk denemesinde 40 yıldır üretilen ve geliştirilen bir ürünü alt etmeyi başarabilir mi? Doğrusu i30N öyle şeyler yaptı ki, birçoğumuz testin başında böyle bir karakter



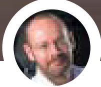


Yağmur Frankel'i üzmek için elinden geleni yaptı; yakınlardaki yakıt istasyonunu biraz meşgul ettik

bulacağımızı düşünmüyorduk. Otomobil kendisini ve sürücüsünü garantiye aldıktan sonra her bulduğu rakibine cesurca saldırıyor. Doğrusu ilk denemenin böyle sonuçlanması beni heyecanlandırdı. Fakat arkadaşlarım benim kadar rahat değiller. Saunders otomobilin bulanık direksiyonundan ve çekiş karakterinden hoşlanmamış. Prosser ise i30N'i Golf'ten çok daha sivri bulmuş. Prior dolu tarafından bakıyor: "Golf'ten

"Islak pistte M4 ile iki tur attınız ve herhangi bir duvarla buluşmadınız mı? Şanslı gününüzdesiniz!"





BMW M4 CS
MATT PRIOR
Bunu sevdiğimi biliyorsunuz. Bir otomobili hızlı kullanmaktan korkmayı... Korkuyorum çünkü dördüncü viteste, yarım gazda arkasını bırakıyor. İyi bir motora, iyi bir direksiyona sahip. Kendinizi bilir ve buna göre gazlarsanız yarım porsiyon GTS gibi hissettirecektir. Ne hoş.



DB11 mevcut sürüş ortamında GT R'dan çok daha huzurlu bir karakterle yürüdü



Giulia Quadrifoglio daima esnek, olgun ve itaatkar bir otomobil



i30'un keskin köşeleri yumuşatılırsa otomobil çok daha etkili olacaktır

daha eğlenceli değil mi?" Bana kalırsa i30N'in biraz daha pişmesi ve küçük detayları halletmesi gerekecektir. Pedal yerleşimi, yüksek sürüş pozisyonu, tuhaf fren hissiyatı ve ara ara ortaya çıkan tork yalpalaması gibi meseleler çözüldüğünde çok daha iddialı bir otomobil bulacağımız kesin. Yol sürüşlerinde vites geçişlerini ve akıcılığını beğendiğimiz i30N, GTI kadar akıcı mı? Bu soruyu şöyle yanıtlamak doğru olur: Kaç otomobil GTI kadar akıcıdır ki i30N olsun? Fakat şurası kesin ki, Hyundai'nin ikinci denemesi çok canlar yakabilir.



Seven'ın tutunmayı bırakma biçimi etkileşimli ve tahmin edilebilir





Çekim yapmanın doğası: Bazen 720S, bazen boş bir otopark

Honda bu düşüncemiz için iyi bir örnek olacaktır. Geçtiğimiz 20 yıl içerisinde Civic'lere Type R logosu geliştiren Japon üretici, bu modeli için ilk kez atmosferik motor yerine turbo beslemeyi tercih etti. Bu konuda bazı önyargılarımızı yıkmakla kalmayan, üzerine bir de 2017 yılının en iyi ateşli hatchback'i olmayı başaran Civic, Combe virajlarında sadece kendi sınıfının üyelerini değil, çok daha pahalı sınıflara mensup sporcuları dahi üzmekten çekinmedi.

Islak zeminde şov yapmaya başlayan Honda Civic Type R bazı virajlarda süpersporların neredeyse iki katı hız taşıdığını hissettirdi. Üstelik otomobilin üzerindeki Continental lastiklerin ıslak zemine özel bir durumu yok ki zemine uygun bir lastik Type R'ı daha da yükseltebilirdi. Otomobilin şanzımanındaki mekanik hissiyata bayıldık. Bir de Hyundai'den daha az yakıt tüketip daha fazla güç üretmesi nereden bakarsanız bakın güzel bir detay.

Type R'ı çoklu bağlantılı arka süspansiyon mimarisi konusunda ders olarak okutabilirsiniz. Torsiyon çubuklu mimariye sahip selefiyle kıyaslanmayacak kadar hünerli olan otomobil 200 km/s bandına yakın hızlala dönülen ıslak zeminli virajlarda dahi kendini bozmadı. Durumun yol sürüşlerinde daha da iyi olduğunu belirtelim. Ya da bırakalım Saunders özetlesin: "Burada 30.000 sterlinlik bir hatchback'ten söz ediyor olsak da, 2016 yılında tanıştığımız NSX bize böyle bir deneyim yaşatmamıştı."

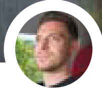
Gelişim sürecinden nasiplenen bir başka otomobil de BMW M4 CS oldu. Geçtiğimiz yıl kullandığımız M4 GTS'in pistteki yetenekleri göz kamaştırdı ancak otomobil yol sürüşlerinde ne yapacağını şaşırmıştı. Bir süreliğine durumun CS için de benzer olacağını düşündük. Islak pistte M4 ile iki tur attınız ve herhangi bir duvarla buluşmadınız mı? Şanslı gününüzdesiniz! Prosser'ın otomobille ilgili yorumu 'kullanımı nereyse imkansız' gibi bir şey oluyor. Tamam, Michelin Pilot Sport Cup 2 lastikler bu durumda pay sahibi olabilir ancak grupta aynı lastikle yürüyen diğer otomobiller ıslakta CS kadar bocalamadı. Prior'un dediği gibi, bu şeyi daha ilk denemede hızlı kullanamazsınız çünkü dördüncü viteste yarım gaz yol alırken arkasını bırakabilir. Motoru ve direksiyonu ise oldukça özel...

Geçen yıl GTS'i üzen yol koşullarından çok daha kötüsünde sürüş yapmamıza karşın, CS yolda bambaşka bir karaktere bürünüyor. Öyle ki daha önce pist ve yol karakteri bu kadar

> "Honda Civic Type R ıslak zeminde resmen şov yapıyor"



720 beygirden korkmayın çünkü McLaren 720S ıslak zeminde oldukça dost canlısı bir otomobil

MERCEDES-AMG E63 S ESTATE
DAN PROSSER
Dört tekerlekten çekişli olduğu için ekibin en güvenli otomobili olacağını düşünebilirsiniz ancak E63 S ile uzun uzun yanladım. Ağır bir otomobil için hissiyatı ve kontrol becerisi muntazam. Ayrıca muazzam gücünü her ortamda kullanmak istiyor ve bundan keyif alıyorsunuz.

farklı olan bir otomobil kullandım mı emin değilim. Prosser otomobilin yoldaki kullanım karakterini oldukça beğendiğini söylüyor. Uzun lafın kısası, limitlere yakın değilken fazlasıyla keyifli; uygun koşullarda ise göz kamaştırıcı bir otomobil M4 CS. Fakat her koşulda iyi olmanın fazlasıyla belirleyici olduğu böyle bir testte, CS'in sıralaması söz konusu durumdan olumsuz etkilenecektir.

Bu yıl aramızda bulunan iki adet AMG ürünü bizlere 2015 yılını hatırlattı. O dönemde C63 steyşın ortalığı silip süpürmüş, arada GT S Coupe'yi de almayı ihmal etmemişti. Tarihin tekerrürden ibaret olduğunu bu yıl kullandığımız GT R ile tekrar deneyimledik. Lansmanında kuru, sıcak ve pürüzsüz bir zeminde deneyimlediğimiz otomobil büyük keyif vermişti ancak Combe virajlarında öyle tuhaf bir GT R bulduk ki otomobilde bir sorun olabileceğini düşünüp markayı aradık. Sorunun yıpranmış Michelin Super Sports lastiklerle alakalı olabileceğini söyleyen yetkililer cömertlik edip araca bir set yeni lastik taktı ancak söz konusu problem tam anlamıyla ortadan kalkmadı. Yön değişimlerinde hunharca agresifleşen GT R'ın yarış otomobili gibi olduğunu anladık. İdeal şartlarda kusursuz, zorlu koşullarda ise baş belası... Bu yüzden, Prior'un dediği gibi, GT R ile ıslak zeminde gazlarken sabırlı davranın ve düzlüğe uzanana kadar sağdaki pedala iyi davranın.

Bu sırada Castle Combe virajları E63 S'i yürüten 4.0 litrelik turbo beslemeli V8 motorun sesleriyle inledi. Öyle ki otomobilin sadece sürücü değişimi için durduğunu söyleyebilirim. Saunders GT R'ı testin en büyük hayal kırıklığı olarak yorumlarken, Prior ise E63 S için şu yorumu yaptı: "Islak zeminde muazzam bir paket. Kafa karıştıracak kadar hızlı gidiyor ve yön değişimlerde gövdesini güzelce esnetip lastiklere yük bindiriyor. Bu yüzden çok iyi tutunmayı beceriyor." Elbette zemin kurumaya başladığında E63'ün ağırlığı ve görece yumuşak karakteri dezavantaja dönüşmeye başladı. Kimileri arkadan itişli drift modunu kullanışsız buldu, kimileri ise böyle bir imkan sunulmasına bayıldı. Genel olarak AMG'lerden steyşın olanının ıslak zeminde ağırlığını unutturacak biçimde yürüdüğünü söyleyebiliriz. Coupe gövdeli şeytan ise çok dar bir kullanım aralığına sahip ve Kasım ayını yaşayan Castle Combe virajları söz konusu aralıktan bir hayli uzakta yer alıyor.

GT R'ın aksine, Alfa Romeo Giulia QV her koşulda kusursuz bir iş çıkarmayı başardı. Islak ya da kuru, pistte ya da yolda fark etmeksizin, otomobil sadece işine odaklandı kendisini Prior'a sevdirmeyi başardı:



911 GT3, DB11 ve 720S üçlüsü ıslak ya da kuru, yol ya da pist fark etmeksizin keyif vermeyi sürdürüyor

> Hız ve tutunma gibi değerler önemlidir fakat ilk üç otomobilin ortak noktası, sürücüye daima güven vermeleri...

"Bu otomobilin favorilerimden biri olduğu zaten biliniyor ancak asıl konu, Alfa'nın ıslak zeminli bir pistte, Corsa lastiklerin üzerine yürüyen 510 bg'lik arkadan itişli bir makineden beklenmeyecek kadar erişilebilir olması." Prosser ise Alfa'yı pistte fazla tutuk buldu ve bunu yol kullanımında kendisini memnun eden esnekliğe ve olgunluğa bağladı.

Saunders otomobilin müthiş keyifli direksiyonuna ve adaptif süspansiyonlarına bayılsa da, elektronik kontrollü fren sisteminin kullanımından ve hissiyatından hoşlanmamış. Olsun, bu ufak detaylar Alfa'nın neredeyse kusursuz olduğu gerçeğini değiştirmiyor. Testten önce yazarlarımıza Giulia'nın Caterham ile dördüncülüğü paylaşacağını söyleseniz yapmacık gülücüklerle karşılaşırdınız.



E63 S ve Giulia QV ıslak pistin sıkça tercih edilen otomobilleri oldular

Zaman kayıt cihazlarının montajı bazen çok zor olabiliyor





Testin sonunda ise içimizden bazıları (Prior) bu otomobilin ilk üçte olmayı hak ettiğini iddia ederek eve döndü.

Ah, evet, Caterham. Zorlu otomobiller... Zorlu derken, kullanımla ilgili olarak zorlu değil. Gerçekten! Islak zemine ve yarı slick Avon lastiklere rağmen Caterham'ı kullanmak oldukça kolay. Bu şeyin medeni tarafıyla ilgili şikayetler sıralamak bir yarış atıyla lokal binicilik turnuvasına katıldıktan sonra kıçınızın üstüne oturduğunuz için şikayet etmeye benziyor. Hadi ama! Combe'nin en ıslak halinde bile inanılmaz etkileyici olan otomobilin sürüşüyle ilgili tek sıkıntımız, kaskımızın ıslanmasıyla etrafı görememiz oldu. Tabii ki yan gittik. Hem de her yerde... Fakat Caterham iletişim kurmaktan bir an bile vazgeçmedi ve tahmin edilebilir yanını muhafaza etti. Bu yüzden düzlükleri bulmak hiç zor değildi.

"En kötü koşullarda dahi en iyi yanını ortaya koymaktan vazgeçmeyen bir otomobil," diyor Prosser. Saunders ise: "Her türlü virajı çeyrek kontra ile dönebileceğinizi ve hiçbir zaman sorun yaşamayacağınızı hissediyorsunuz," diyor. Prior bir kez daha sözü alıyor ve deneyimini ortaya koyarak en güzel özeti yapıyor: "Özel koşullar için yaratılmış özel otomobiller vardır. Bu otomobil onlardan biri değil."

Geriye Aston Martin DB11 V8, McLaren 720S ve Porsche 911 GT3 kaldı. Finale kalan üç otomobil için fazla yorum yapmak istemem çünkü o iş Saunders'e ait. Yine de dikkat çekmek istediğim bazı konular yok değil. Örneğin DB11... Bu şeyin ağırlığına ve GT karakterine karşın Porsche ve McLaren ile aynı masada oturuyor olması bile Aston Martin için büyük bir başarıdır. Zaten bu testin en çok bu yanını seviyorum. Hammadde ne yapacağınızı belirler ancak ortaya koyduğunuz ürün her zaman en lezzetli ürün olamayabilir ki bu konuda aşçının payı büyüktür. Eski Lotus şasi mühendisi Matt Becker'ın DB11 için çalışmış olması benim için birçok soruyu cevaplıyor.

Hız ve tutunma gibi değerler önemlidir fakat ilk üçe kalan otomobillerimizin ortak noktası, sürücüye daima güven vermeleri... En zorlu koşullarda bile! Zaten böyle olmasaydı, bagajında 493 bhp güç yüklü bir Porsche'nin ıslak dağ yollarında ve ıslak Combe virajlarında büyük bir huzursuzluğa dönüşmesi gerekirdi. 720 bg gücündeki McLaren ise güneşle ısıtılmış koşullarda hazırlanan GT R ve M4'e gücün ve yeteneklerin nasıl kullanılması gerektiğini kanıtlar gibi...

İlk üç otomobilimizin diğerlerini kayda değer biçimde gölgelediğini bildiğim için, sıralama konusuna içim oldukça rahat. İyisi mi fazla konuşmadan sözü Saunders'e bırakayım ve sonucu görelim.





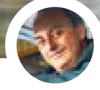
MERCEDES-AMG GT R
MATT SAUNDERS
Süspansiyon sistemi pistin pürüzlü zeminiyle baş etmekte zorlanıyor. Comfort modunda bile... Neticede hızlı turlar atmaya çalışmak yorucu bir deneyime dönüşüyor. Motoru müthiş ama şasisi ve direksiyonu bir türlü huzur vermiyor.



GERİYE KALDI ÜÇ OTOMOBİL...

Aston Martin DB11 V8, McLaren 720S ve Porsche 911 GT3 üçlüsü podyuma yerleşecek. Peki hangi sırayla? **Matt Saunders** cevaplıyor

Güç değerleri sizi korkutmasın, 911 ve 720S oldukça dost canlısı otomobiller



PORSCHE 911 GT3

ANDREW FRANKEL

Sportiflik kaygısı bu kadar yüksek bir otomobilin bozuk zeminlerde böylesine pürüzsüz ilerlemesi gerçekten şaşırtıcı... Ayrıca direksiyonundaki inceliğe ve sürüşündeki berraklığa bayılmamak elde değil...

İngiltere'nin en iyi sürücü otomobilini aradığımız testimizin ilk günü sona erdiğinde herkese fark edilir bir rahatlama geldi. Pite sıraladığımız otomobillerin arsında sohbet ederken, ilk gün bir kaza bela yaşamadan bu noktaya erişebildiğimiz için kendimizi şanslı saydık ve işin en eğlenceli kısmına başlıyor olmanın heyecanıyla yükseldikçe yükseldik.

Hava koşulları gün boyunca hiç düzelmedi. Ben de dahil olmak üzere, ekipteki tüm sürücülerin Castle Combe virajlarının ne kadar acımasız olabileceğini deneyimlediğine inanıyorum. Bu mekanın kasislerine, eğimlerine ve yön değişimlerine saygı duymazsanız pek de hoş sayılmayacak durumlarla karşılaşabilirsiniz. Dediğim gibi, günün sonunda bütün otomobilleri tek parça olarak muhafaza etmeyi başardık ve iyi bir sürücü otomobilini daha iyi bir sürücü otomobilinden ayıran detayların tamamını bir kez daha görme şansı bulduk.

Yağmur neyi değiştirdi? Bu sorunun cevabını ortaya çıkarmadan önce, dört yazar olarak en iyi ve en kötü performansları tartıştıktan sonra şu kanıya vardım: GT R veya M4 CS gibi canavarların her fırsatta arkalarını kopararak ürkütücü şeyler yapmaları, Golf GTI Performance gibi mütevazı ve uysal bir önden çekişlinin normalden daha parlak bir tablo çizmesini kolaylaştırdı. Ayrıca yağmur sayesinde çekiş ve stabilite kontrol sistemlerinin zorlu koşullarda ne kadar önem arz ettiklerini bir kez daha gördük ve iyileri ile daha iyileri kolaylıkla ayırabildik. Fakat günün sonunda kazananların ortak noktaları önceki testlerden farklı olmadı: Etkileşimli kontroller, sıkı gövde kontrolü, olgun ve esnek sürüş karakteri, lineer güç aktarımı ve dengeli bir şasi... Bütün bu değerleri bulunduğu sınıfa uygun biçimde harmanlayan otomobiller kelimenin tam anlamıyla aldı yürüdü.

İlk üçe kalan otomobillerimize karar verdikten sonra, detaylara inme mesaimizi bu araçlar için harcamak istedik ki final üçlümüzün diğerlerine epey fark atmış olması içimi rahatlatıyor. Yine de grup içinde bazı yalnız kahramanlar var ki ben de onlardan biriyim.

Şahsen Honda Civic Type R'ın finale kalamamış olmasına biraz üzüldüm. Çünkü otomobilin sürüş karakterindeki incelik ve dürüstlüğün bunu hak ettiğine inanıyorum. Prior ise Giulia QV'nin finalde yer alması gerektiğini düşünüyor ve bunu Alfa'nın 500 beygirden daha fazla güce sahip arkadan itişli bir sedan için fazlasıyla kontrollü ve etkileşimli olmasına bağlıyor. Prosser ise Seven 420R Donington'ın sürüş keyfini tanımlayan berraklığı, güven duygusu ve sürüşe elverişliliğiyle podyumu hak ettiğini düşünüyor. Herkes kendine göre haklı...

Fakat dört yazardan ikisi, ilk üç otomobilin testin neticesindeki sıralamayla aynı şekilde seçmiş. Yani DB11 V8, 720S ve 911 GT3 yazarların yarısı tarafından ilk üçte değerlendirilmiş. Bu ekibin kendi içindeki sıralamasına ise az sonra bakacağız.

Testimizin özel koşullarını bilmeyen biri bütün otomobillere bakarak ilk üç otomobilimizden birkaçını kolaylıkla tahmin edebilir. Ne de olsa ekibin parlak ve göz alıcı çocuklarından bahsediyoruz. Fakat 720 bg gücündeki ortadan motorlu bir sporcunun veya üzerinde Cup lastikler bulunan pist odaklı bir 911'in asla yavaşlamayan yağmur altında tam gün boyunca maksimum performans ve sürüş keyfi sunabileceğini düşünür müydünüz? Şahsen buna pek ihtimal vermez ve bir bahse tutuşsam önden çekişli bir otomobile yürürdüm.

DB11 V8'in böyle bir netice alabilmesi bizleri çok şaşırttı. Öyle ki, bu testin bir önceki versiyonuna katılacak otomobiller listesi için DB11 V12 yerine Vantage GT8'i tercih etmiştik. Hani fazla 'konuşkan' olan ve sesini sınırların ötesinde dahi duyurabilen meşhur GT8... Her neyse, DB11'in podyum görmesi gerçekten şaşırtıcı bir gelişme.

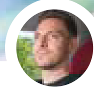




Lastik havasını boş ver, güneş açmış!



DB11'i buradaki gibi provoke etmediğiniz sürece, dengeli ve iyi tutunan bir sürüş karakteri bulacaksınız



ASTON MARTIN DB11 V8

DAN PROSSER

GT3'ün incelikli hissiyatından yoksun olsa da harika bir direksiyona sahip. Motoru ise M4'teki üniteye kadar ciğerli sayılmaz. Yine de çekiş gücü ve tutunma becerisi ile iri bir GT'den ziyade gerçek bir spor otomobil gibi hissettirmeyi başardı.

Fakat daha önce de yazdığımız gibi, DB11 V8 kendisinden daha büyük motorlu kardeşine kıyasla oldukça farklı bir otomobil. Her şeyden önce, DB11'in gruptaki diğer bütün otomobillerden daha esnek ve daha yumuşak süspansiyonlara sahip olduğunu söylemeliyiz. Önden motorlu mimarisine ve modern bir GT'te yakışacak sayısız karakteristik detayına karşın, Aston'un ıslak pistte herkese kök söktürmesi inanılmazdı. Diğer araçların çekiş gücü dahi bulamadığı koşullarda tutunmaya devam eden ve akıp giden bir GT'den söz ediyoruz.

Castle Combe virajlarındaki tepe üstlerinde birçok şasinin tutunma limitleri sona erdi ve konu elektronik sürüş yardımcılarına kaldı. DB11 ise hiçbir şekilde tutunmayı bırakmadı ve elektronik yardımcıları kullanma gereği dahi hissetmeden, tahmin edilebilir yanını koruyarak ne kadar olgun bir karaktere sahip olduğunu gösterdi. Frankel özetliyor: "Sonsuz kullanılabilirlik için en ideal aks aralığına, ağırlığa, lastiklere ve direksiyon tepkilerine sahip..." Prosser ise DB11'in 'akıcı ve dost canlısı' olduğunu düşünüyor. Son olarak Prior'ın notlarını görelim: "Birçok otomobil korkutucu bir karaktere bürünürken, DB11 güven vermeye ve akmaya devam ettiği için her virajda daha da zorladım. Çoğunun korkuttuğu bir ortamda keyif veren bir otomobil..."

DB11'in Kasım yağmurlarıyla ıslanan virajlarda mantıklı ve akıcı bir karakterle yürüyebileceğini tahmin etmek zor değil çünkü ne de olsa özünde GT karakterin bulunan bir otomobilden söz ediyoruz. Fakat hiçbirimiz, McLaren 720S gibi hardcore bir süpersporun DB11 kadar verimli ve keyifli olacağını düşünmemiştik. Tıpkı Aston gibi, McLaren da pist sürüşünde standart yol lastikleriyle kullanıldı ve durumu gayet iyi idare etti. Ancak kusursuz bir şasi, 720 beygir gücünün her koşulda böylesine kullanılabilir olmasını sağlayabilirdi. Dışarıdan bakınca ıslak zeminde kontrolsüz spinler atacağını düşündüren bir makine için kayda değer bir performans...

Hava koşullarının berbat olması 720S'in testi mutlak biçimde domine etme ihtimalini biraz baltaladı. En azından bir süreliğine... Ne de olsa uygun koşullarda bütün otomobilleri sonuna kadar zorlayabilirdik ve küçük Mclaren böyle bir durumda şovunu yapabilirdi. Fakat ıslak zeminde beklemediğimiz şeyler oldu ve 720S heyecan verici yanını ön planda tutmayı başararak diğerlerini farklı bir şekilde gölgeledi. Lastiklerin temas yüzeyinden yükselen enerjinin karbon gövde vasıtasıyla böylesine etkileşimli ve potansiyelli bir deneyim sunmasına sahiden bayıldık.

McLaren gruptaki en iyi çekiş kontrol sistemlerinden birine sahip olsa da, otomobilin ilginç yanı, bütün elektronik sistemleri kapattığınızda dahi korkutucu bir karaktere bürünmemesiydi. Dengeye ve keskinliğe gerilim katmayan otomobil, esnekliğini ve konuşkanlığını hiç yitirmedi. Her koşulda her bir detayın ne yaptığını hissedebileceğiniz bir sporcu. Biraz daha direksiyon girdisi, gaza yarım santimetre daha basmak veya freni biraz daha doldurmak... McLaren'da her bir kontrol detayının çıktılarını en berrak biçimde hissedebilir ve bütün bunları güven duyduğunuz bir ortam yeniden yorumlayabilirsiniz.

Peki Cup lastiklerin üzerinde yürüyen arkadan motorlu bir Porsche'nin yaptıklarına ne demeli? Grupta Michelin Pilot Sport Cup 2 lastiklerle yürüyen iki otomobil daha vardı: GT R ve M4 CS. Bu iki otomobil yağmur altındaki pist virajlarında



McLaren'ın şasi uzmanlığı 720S'te net biçimde görülüyor



Saunders DB11'i güvenilir ve eğlenceli buldu



> "Sadece üç tur sonra, Castle Combe virajlarında, 911 GT3 ile resmen gazlıyordum"

pek umut vermezken Porsche her turda daha da iyileşti ve lastiklerini ısıtarak inanılmaz bir fark yaratmayı bildi. Demek ki keramet Cup lastikte değilmiş...

Dahası, Porsche'nin en önemli avantajı, geçtiğimiz 20 yılda üretilmiş GT modellerinin birçoğunda hissedilen iletişim becerisi oldu. Tutunma limitleri, çekiş limitleri, gövdenin durumu... 911'de bunların tamamını an be an takip edebilir ve sürüşünüzü buna göre ayarlayabilirsiniz.

Günün ilk yarısını uzun uzun sürüş yaparak geçirdikten sonra 911'in direksiyona geçmiştim ve üzerinde Cup lastikler olan bir sporcunun mevcut koşullarda beni korkutmaktan başka bir şey yapmayacağını düşünmüştüm. Sonra piste çıktım ve Porsche'nin ESP yazılımıyla uğraşan becerikli mühendisler sayesinde konunun düşündüğümden biraz farklı olacağını anladım.

Sadece üç tur sonra, 911 GT3 ile resmen gazlıyordum. McLaren ve Caterham sürüşlerim sayesinde pistin ideal çizgisini, kaçınılması gereken alanlarını ve frenaj noktalarını güzelce ezberlemiştim ve 500 beygirlik 911 bütün bu deneyimlerimi zenginleştirmekten başka bir şey yapmadı. Bunda hissiyatlı direksiyon sisteminin, zemini çok iyi okuyan süspansiyonların ve özellikle motordan yükselen dramanın payı büyük.

Prior GT3'ü yorumluyor: "Kalan bütün otomobilleri eve yollayabiliriz çünkü burada müthiş biçimde yön değiştiren, harika bir motorla hızlanan ve daima iletişim kuran bir otomobil var." Prosser otomobilin motorunu 'muhteşem', yürüyen aksamını ise 'başka bir gezegenden' kelimeleriyle yorumluyor. Anlayacağınız, Porsche 911 GT3, Cup lastiklerine rağmen Ingiltere'nin en iyi sürücü otomobilini aradığımız bu testte harika işler başardı.

Sonra ne mi oldu? İşimizi bitirmeye çok yaklaşmışken pist kurumaya, tur zamanları ise kısalmaya başladı. Son turlarımızı atmak için büyük bir heyecan duysak da, mevcut kararlarımızla ters düşecek bir tablo ile karşılaşmaktan çekinmedik değil. Örneğin Aston Martin DB11 V8... Islak zeminde akıcılığı ve tutunma kabiliyeti ile bizleri çok etkileyen otomobil, zemin kurumaya başladığında ağırlığını hissettiren bir GT gibi davranmaya başladı. Neyse ki McLaren ve Porsche ikilisi zeminden bağımsız olarak göz yaşartmaya devam etti. McLaren keskinliği ve kıvraklığı, Porsche ise 9000 d/d'lik maksimum devir bandı ile aklımızı başımızdan aldı diyebiliriz.

Sayfayı çevirin ve İngiltere'nin en iyi sürücü otomobili testimizin bu yılki neticelerine bir göz atın!

VE 2017'NİN EN İYİ SÜRÜCÜ OTOMOBİLİ...



GT3 hem yolda, hem de pistte sürücüsüyle etkileşim kurmaktan vazgeçmiyor



Bir otomobilin bu testte alabileceği maksimum puan 200. Testimizin birincisi ile ikincisini ayıran fark ise yalnızca beş puan... Yazarlarımızdan ikisi McLaren'ı seçerken, ben ve bir arkadaşım ise bu onuru Porsche'ye verdik.

Benim için Porsche 911'in ulaştığı noktaya ulaşabilecek çok az otomobil vardır ki buradaki özel 911 hem yolda, hem de pistte beni doğrulayan bir karaktere sahip. 720S'in birçok okazyonda daha hızlı olduğuna ve müthiş biçimde yön değiştirdiğine diyecek bir şey yok. Hatta McLaren'ın ergonomik becerisi müthiş bir yol ve pist dengesi sağlıyor.

Fakat Porsche bambaşka bir kafada... McLaren bir hiper otomobilin performansını süperspor segmentine taşıyor ve bu performansın her ortamda kullanılabilir olmasını sağlıyor. 911 ise aradaki 220 bg güç farkına aldırış etmeden sürücüsünün mutluluğu için her şeyi yapıyor ve her türlü zemin ve hava koşulunda dostane yanını koruyor. İşte 911 bu yüzden daha iyi.

İki silindir ve iki turbo eksiğine ve motorunun 'yanlış' yerde yani arkada oluşuna aldırış etmeyen Porsche senelerin gelişimiyle sunduğu inceliği gövde boyutları ve görüş açılarıyla dahi hissettirerek kalite koktuğunu hatırlatıyor.

Testimiz için kullandığımız yollarda bolca kaşis, çukur ve eğim mevcut. İngiltere'de bulacağınız hemen her dağ yoluyla benzer bir karaktere sahip olan bu yollarda, ortalama akıcılıkta sürüş yaptık. Ortalama akıcılıktan kastım şu: Etraftan bakanların sürüşten keyif aldığınızı anlamasına yetecek kadar hızlı, aptal olduğunuzu düşünmemesine yetecek kadar yavaş... İşte Porsche bu tempoda sürüş yaparken rakipsiz oluyor.

Daha hızlı gitmeniz çok mümkün ancak buna ihtiyaç duymuyorsunuz. İşte 911 büyüsünün saklı olduğu yer! Bu otomobil her koşulda, her hızda keyifli... Direksiyondaki incelik, keskinlik ve ferahlık motorda, şanzımanda ve süspansiyon sisteminde dahi hissediliyor. Her türlü ricanızı emir olarak algılayan ve uygulamaya geçiren 911'le ilgili daha önce yazdığım birkaç kelimeyi hatırlatmak isterim: Hiçbir otomobil bu kadar derin bir mühendisliğe ve sürüş hissiyatına sahip olamaz.

Peki ya pistte? Pistte ise gerçek bir Porsche GT'si. Saf, lineer, süratli... 200 üzerinden 183 puanın her biri!

FİNAL SONUÇLARI

		MATT PRIOR		MATT SAUNDERS		ANDREW FRANKEL		DAN PROSSER		TOTAL
		YOL	PİST	YOL	PİST	YOL	PİST	YOL	PİST	
1	Porsche 911 GT3	24	23	24	23	23	21	22	23	183
2	McLaren 720S	19	22	23	25	21	22	23	23	178
3	Aston Martin DB11 V8	18	20	21	20	19	20	20	19	157
4	Alfa Romeo Giulia QV	21	20	20	19	16	17	18	17	148
=	Caterham Seven 420R	17	18	18	16	17	21	17	24	148
6	Honda Civic Type R	16	16	20	19	19	18	19	20	147
7	Mercedes-AMG GTR	17	18	16	15	18	15	20	17	136
=	Volkswagen Golf GTI	16	14	18	19	17	17	17	18	136
9	Mercedes-AMG E63 S	16	17	19	17	17	17	15	15	133
10	BMW M4 CS	18	18	17	12	18	11	18	14	126
=	Hyundai i30 N	17	15	17	10	16	16	18	17	126

	1 Porsche 911 GT3	2 McLaren 720S	3 Aston Martin DB11 V8	4= Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio	4= Caterham Seven 420R Donington Edition
Fiyat	465.849 Euro	£208,600 (İngiltere fiyatı)	£144,900 (İngiltere fiyatı)	820.000 TL	£47,500 (İngiltere fiyatı)
Motor	6 silindir boxer, 3996cc, benzin	V8, 3994cc, çift turbo, benzin	V8, 3982cc, çift turbo, benzin	V6, 2891cc, çift turbo, benzin	4 silindir, 1999cc benzin
Güç	500 bg @ 8250rpm	720 bg @ 7500 d/dak	510 bg @ 6000 d/dak	510 bg @ 6500 d/dak	213 bg @ 7600 d/dak
Tork	460 Nm @ 6000rpm	770 Nm @ 5500 d/dak	675 Nm @ 2000 d/dak	600 Nm @ 2500 d/dak	203 Nm @ 6300 d/dak
Şanzıman	7 ileri otomatik	7 ileri otomatik	8 ileri otomatik	8 ileri otomatik	6 ileri sekansiyel
Ağırlık	1505 kg	1419 kg	1760 kg	1620 kg	560 kg
Maksimum hız	318 km/s	341 km/s	300 km/s	307 km/s	218 km/s
0-100 km/s	3.4 sn	2.9 sn	4.0 sn	3.9 sn	3.8 sn
Yakıt tüketimi	12.7 lt/100km	10.7 lt/100km	9.9 lt/100km	8.2 lt/100km	-
CO_2	288g/km	249g/km	230g/km	189g/km	-
Lastikler	245/35 ZR20(ö), 305/35 ZR20(a), Michelin Pilot Sport Cup 2	245/35 ZR19(ö), 305/30 ZR20(a), Pirelli P Zero	255/40 ZR20(ö), 295/35 ZR20(a), Bridgestone Potenza S007	245/35 ZR19(ö), 285/30 ZR19(a), Pirelli P Zero Corsa	185/55 R13(ö), 215/55 R13(a), Avon ZZR

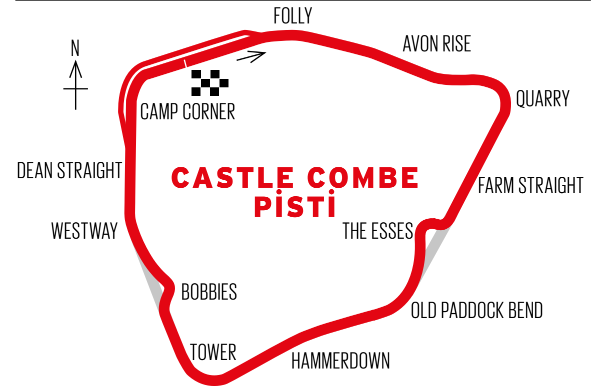


> 911 her türlü ricanızı emir olarak algılıyor ve uygulamaya geçiriyor

KİMLER, NEDEN HIZLIYDI?

Castle Combe tur zamanlarımız birbirinden farklı 'ıslaklıktaki' zeminlerde gerçekleştirildi. GT R ve i30N'in pistteki en kaygan koşullarda kullanıldığını belirtelim. Açıkçası şartlar düzeldiğinde bu otomobillere bir şans daha verdik ancak ciddi bir farkla karşılaşmadık. Olsun, aşağıda bulacağınız ikinci sütun iyi niyetimizi ve her otomobile en iyi şansı verdiğimizi kanıtlamak açısından önemliydi. Yorumu size kalmış... McLaren hemen her yazara testin en hızlı otomobili olduğunu hissettirdi ki pist turları için daha fazla zamanımız olsaydı 720S'in turunu geliştirebilirdik. Asıl ilginç detay ise, 911'in McLaren'ı 0.3 saniye geriden takip etmesi oldu. Aradaki 220 bg güç farkına aldırış etmeden işine koyulan Porsche'nin pistteki maksimum hıza ulaşan otomobil olması da kayda değer. Pistin bazı belalı virajları bütün otomobilleri tedirgin ederken, Civic bu pürüzlere aldırış etmeden şasisindeki mahareti ortaya koydu. Honda mühendislerini tebrik etmeli.

	TUR SÜRESİ	2.TUR
McLaren 720S	1:11.6 sn	1:11.6 sn
Porsche 911 GT3	1:11.9 sn	1:11.9 sn
Mercedes-AMG GT R	1:19.1 sn	1:17.6 sn (-1.5)
Aston Martin DB11 V8	1:18.5 sn	1:18.0 sn (-0.5)
BMW M4 CS	1:19.1 sn	1:18.1 sn (-1.0)
Caterham Seven 420R DE	1:18.2 sn	1:18.2 sn
Alfa Romeo Giulia QV	1:19.0 sn	1:18.5 sn (-0.5)
Mercedes-AMG E63 S	1:19.7 sn	1:19.2 sn (-0.5)
Honda Civic Type R	1:20.6 sn	1:20.1 sn (-0.5)
Hyundai i30 N Performance	1:24.5 sn	1:23.0 sn (-1.5)
VW Golf GTI Performance	1:24.8 sn	1:24.8 sn
2014'ÜN EN HIZLI OTOMOBİLLERİ (CASTLE COMBE)		
Ariel Atom 3.5R	1:10.7 sn	
Ferrari 458 Speciale	1:11.9 sn	
McLaren 650S	1:12.9 sn	
Porsche 911 GT3	1:13.2 sn	



MAKSİMUM HIZLAR

AVON RISE	OLD PADDOCK BEND	CAMP CORNER
720S 242.5 km/s	**Civic** 131.6 km/s	**911 GT3** 123.7 km/s
911 GT3 232.3 km/s	**911 GT3** 131.3 km/s	**Seven** 119.4 km/s
DB11 223.6 km/s	**Seven** 128.7 km/s	**720S** 116.9 km/s

6 Honda Civic Type R	7= Mercedes-AMG GT R	7= Volkswagen Golf GTI Performance Pack	9 Mercedes-AMG E63 S Estate	10= BMW M4 CS	10= Hyundai i30 N Performance
260.000 TL	1.913.700 TL	£29,680 (İngiltere fiyatı)	1.290.200 TL	1.260.060 TL	£27,995 (İngiltere fiyatı)
4 silindir, 1996cc, turbo, benzin	V8, 3982cc, çift turbo, benzin	4 silindir, 1984cc, turbo, benzin	V8, 3982cc, çift turbo, benzin	6 silindir, 2979cc, çift turbo, benzin	4 silindir, 1998cc, turbo, benzin
320 bg @ 6500 d/dak	585 bg @ 6250 d/dak	245 bg @ 5000 d/dak	610 bg @ 5750 d/dak	460 bg @ 6250 d/dak	275 bg @ 6000 d/dak
400 Nm @ 2500 d/dak	700 Nm @1900 d/dak	370 Nm @ 1600 d/dak	850 Nm @ 2500 d/dak	600 Nm @ 4000-5380 d/dak	350 Nm @ 1500-4700 d/dak
6 ileri manuel	7 ileri otomatik	6 ileri manuel	9 ileri otomatik	7 ileri otomatik	6 ileri manuel
1380 kg	1630 kg	1387 kg	2060 kg	1580 kg	1429 kg
271 km/s	318 km/s	250 km/s	250 km/s	280 km/s	250 km/s
5.8 sn	3.6 sn	6.2 sn	3.5 sn	3.9 sn	6.1 sn
7.7 lt/100km	11.4 lt/100km	6.5 lt/100km	9.4 lt/100km	8.4 lt/100km	7.1 lt/100km
176g/km	259g/km	148g/km	214g/km	197g/km	163g/km
245/30 ZR20, Continental ContiSportContact6	275/35 ZR19(ö), 325/30 ZR20(a), Michelin Pilot Sport Cup 2	225/40 R18, Bridgestone Potenza S001	255/35 ZR20(ö), 295/30 ZR20(a), Michelin Pilot Super Sport	265/35 ZR19(ö), 285/30 ZR20(a), Michelin Pilot Sport Cup 2	235/35 R19, Pirelli P Zero



Bu kupanın bendeki manevi değeri çok yüksek

Avrupa F2 pilotlar şampiyonu olan babası Nejat Avcı'dan 20 sene sonra Avrupa Ralli Kupası'nda zafere ulaşan Yağız Avcı için bu başarısının kariyerindeki yeri çok farklı

RÖPORTAJ GÜRKAN ÇAĞLAR

Kariyerinde beş kez Türkiye ve bir kez de Doğu Avrupa Ralli Pilotlar Şampiyonluğu bulunduran Yağız Avcı, bu sezon Türkiye Ralli Şampiyonası'nda istediği sonucu alamasa da katılmaya hak kazandığı Avrupa Ralli Kupası finalini kazanarak kariyerindeki başarılara yeni bir halka daha eklemeyi başardı. Yağız Avcı ile kazandığı bu şampiyonluğu ve 2017 senesini konuştuk.

2012 senesinde kazandığın Doğu Avrupa Kupası Şampiyonluğu'nun yanına bu sene de kısa adı ERT olan Avrupa Ralli Kupası'nı ekledin. Bu şampiyonluğunun hikayesini bizlere anlatabilir misin?

Avrupa Ralli Kupası'nda daha önce ne kadar çok yarışa girebiliyorsanız o kadar puan toplayıp şampiyon olabiliyordunuz. Son iki senedir de bu sistem değişerek final yarışı formatına döndüler. Beş altı bölgeyi birbirinden ayırıp buralarda ilk beşe girenler final yarışına gitmeye hak kazanıyorlar. Geçen sene ilk üçtü, bu sene beşe yükselttiler. Biz bu sene Balkan Kupası'nda üç yarış yaptık, ikisini kazandık bu sayede ilk beşteki yerimiz garantilenince başka yarışa girmemize gerek kalmadı. Dolayısıyla finale gitmeye hak kazandık. Bu format eskisine göre bence daha zordu. Eskiden yarışlardan puan toplayarak sonuca gidiliyordu, şimdi ise tek yarışlık bir final var ve herkesin en iyi performansını ortaya koyması gerekiyor. Gerçi her bölgede ilk beşe kalanlar gelemiyor. Mesela Sebastien Loeb bir bölgede ilk üçe girmiş ve finale hak kazanmış. Gelseydi bizim için pek iyi olmayabilirdi (Gülüyor). Keza İtalyan Şampiyon Paolo Andreucci de başka bir bölgeden finale hak kazanmış ama o da gelmedi. Bu sene finale en iyi şartlarda gitmeye çalıştık. İlk defa bu yarışta kullanacağım Skoda Fabia R5 ile testimizin ilk turlarında kullanması kolay bir otomobil olduğunu anlamıştık ve hızlı adapte olduk. Ekibimiz de çok iyiydi. Raimund Baumschlager'in sahibi olduğu takımın otomobili ile bu yarışa girdik ve sınıfımızda yedi ekiptik. Yarışın başından itibaren tüm ekipler 5-10 saniye içinde yer aldı ve mücadele oldukça yüksekti. O derece

yüksek bir mücadele vardı.

Bu yarışta size destek veren sponsorlarınız kimlerdi?
ERT Final yarışına 5 yıldır sporcusu olduğum Red Bull Türkiye ile ve onların aracılığıyla Red Bull Global'den de destek alarak katıldık. Zaten Baumschlager Motorsport da uzun zamandır Red Bull'un desteğinde olan bir ralli takımı. Aslında Portekiz'deki bu final yarışı için başka alternatiflere de baktık. Sonrasında Red Bull bastırınca bu ekipte karar kıldık. Zaten alternatifler içinde en iyi ekip de buydu. Tabii ki bütçe tarafında da diğer alternatiflerden yüksekti. TOSFED aracılığıyla Spor Toto'nun da bize desteği oldu. Bu da bizler için iyi bir fırsat. Yurt içi ve dışındaki yarışlarda bize ciddi anlamda katkıları oldu.



Yarış sizler açısından nasıl geçti?
Yarışa katılan Portekizli yerel ekip iki sene önce oranın şampiyonuydu. Çek Cumhuriyeti'nden üç ekip vardı. Türkiye'den ben, Orhan Avcıoğlu ve takım arkadaşım Adil Küçüksarı vardı. Grup N otomobil ile yarışan Bulgar bir ekip vardı. R5 sınıfında altı otomobildik. İlk etaptan itibaren elimizden gelen en iyi mücadeleyi verdik. Çünkü orada ipin ucunu kaçırırsan kazanmanın zor olacağını biliyorduk. Yarış başladı ve mücadele biraz pist yarışı gibi oldu açıkçası. Çünkü uzun bir süre 3-4 saniye arasında birbirimizle mücadele ettik. Sonra artık iş hatalara kaldı. Biz yarış boyu bir hata yapmadık çok şükür. Ekibimiz de çok iyi çalıştı. Rakiplerimiz ile saniye saniye giderken aralarında ufak ya da büyük hata yapanlar da oldu. Yarışın sonunda da 30 saniye küsür bir farkla kazanmayı başarabildik. Çok yoğun bir mücadele ortamıyla yarıştık. Zaman farkları birbirine yakın olduğu için biriyle mücadele ettiğinizde o rakibiniz hata yaptığında arkasındaki sizin ensenize geliyor. Öyle rahatlayıp devan edebilme lüksünüz yoktu. Benim ve co-pilotum Bahadır Gücenmez ağabeyim için de geliştirici bir yarış oldu diyebilirim. Eğer bu yarışı kazanırsak bizim için çok özel bir anı olacağını biliyorduk. 20 sene sonra babamın ardından yine aynı mutluluğu yaşayınca da ailece çok sevindik. Manevi değeri yüksek bir hikaye oldu.

Çocukken babanın şampiyonluğuna şahit olduğunda gelecekte aynı başarıyı kazanacağını hiç hayal etmiş miydin?
Tabii ki ediyordum. Zamanlama da çok iyi denk geldi. Bu sene finale katılacağımız belli olduğunda hesap yaptım ve tam 20 yıl geçmiş üzerinden. Red Bull ile de bunu konuştuk ve eğer başarabilirsek ortaya iyi bir hikaye çıkarabileceğimizi söyledik. Bu da yarıştan önce motivasyonumuzu yükselten bir şey oldu. Türkiye'de talihsiz geçen bir sezona rağmen seneyi böyle bir başarıyla noktalamak motivasyonumuzu çok yükseltti.

Türkiye Ralli Şampiyonası'nda ise işler bu sene istediğiniz gibi gitmedi. Senden bir değerlendirme alabilir miyiz?
Valla motorsporlarında işler her zaman istediğiniz gibi gitmeyebiliyor. Geçen sene şampiyon olduğumuz ekiple ve otomobille, ayrıca Peugeot Türkiye ve Red Bull'un destekleriyle başlamamıza rağmen talihsiz bir sezon geçirdik. Buna rağmen takımımız Neo Motorsport ve servis ekibimiz Munaretto Sport bizlere çok iyi hizmet verdiler. Özellikle yılların tecrübesi Hakan Dinç ağabeyimiz moral motivasyon açısından bizi servis aralarında hep üst düzeyde tutan en büyük etkendi. Birlikte üçüncü sezonumuz olmasından dolayı artık ekipçe taşlar yerine iyi oturdu. Bir talihsizlik olduğu zaman çabuk toparlıyor ve eskiye takılıp kalmıyoruz. Bu sezon üç yarıştan puan alabildik ve şampiyonluk iddiamız kalmayınca son yarışa girmedik. Bitirdiğimiz üç yarışın ikisini kazandık. Bunlar da Balkan Kupası yarışları olduğu için Portekiz'deki finale katılmaya hak kazandık. Her şey kötü gitti derken en azından bu da bizim ERT şampiyonluğumuza yaradı. En azından buna da şükretmemiz lazım.

Önümüzdeki sene WRC takivimime geri dönmemizi nasıl değerlendiriyorsun?
Bizim gibi bu sporu tutkuyla yapanlar için büyük bir fırsat. En önemlisi bu sefer takvimde uzun soluklu olarak kalmamızı umut ediyorum. Marmaris'deki parkurda iki senedir yarışıyorum. Etabın doğası harika. Muhteşem bir atmosferi var ve çok kompakt bir yarış. Daha önce yarıştığım Antalya ve İstanbul'daki WRC parkurlarına nazaran çok daha iyi bir parkura sahip. Tek handikapı bu seneki yarışta parkurun ilk ve ikinci geçişi arasında zemin olarak çok fark oluyordu. O yüzden yolları çok düzeltmemek de gerekebilir. İlk geçişinizde kaymak gibi olan yol, ikinci geçişinizde bir anda ay yüzeyine dönüşüp sizi zorlayabiliyor. Özellikle seneye önümüzde WRC otomobiller bu etaplardan geçecek oldukları için bu sorun daha da büyüyebilir. Ama yarışın organizatörleri bizlerden çok bu konuları düşünüyorlardır eminim. Ayrıca umut ediyorum ki WRC kalibresinde genç bir sporcumuz da bu sayede sahneye çıkacaktır. Nasıl motosiklette Kenan Sofuoğlu ardından gelen gençlere yol açtı, bizlerde de böyle bir imkanı genç bir ralli pilotumuz bulabilir.

Çok yakında baba olmaya hazırlanıyorsun. Bu senin 2018 planlarını etkileyebilir mi?
Çocuğunuz dünyaya gelince ister istemez konsantrasyonunuz ailenize daha çok kayıyor. Sponsor görüşmelerimiz sürüyor. Kendi yarışmamın yanı sıra sporla ilgili diğer planlarım için de çalışmalara başladım. Şu an bu planların çok başındayız ama yurt dışında da gördüğümüz örnekleri de baz alarak adım adım ilerliyoruz. Tabii elimden geldikçe parkurlarda kalmak isterim ama bir noktada da bırakmak gerekiyor. Bir ralli pilotu olarak tabi ki ERC veya WRC2'de yer almak isterim fakat şampiyonluk anlamında gerçekçi bir hedef olmayabilir. Şampiyonluk hedefi koyabilmek için oralarda 3-4 sene sürekli yarışmak lazım. Belki altıncı Türkiye Şampiyonluğu benim için iyi bir hedef olabilir. Üç senedir yurt dışından otomobil kiralayıp sadece yarış haftaları kendisini görebilmek bizi biraz zorluyor. Şartlar uyduğu takdirde belki bir yarış otomobili satın alabiliriz.

Sezon içinde fiziksel ve mental olarak nasıl bir hazırlık süreci geçiriyorsun?
Elimden geldiği kadar beslenmeme dikkat etmeye çalışıyorum. Sigara içmiyorum, alkol ile de çok aram yok açıkçası. Haftanın belli günleri bir spor eğitmeni ile haftanın üç günü salonda ya da açık havada çalışıyordum. Ancak kendisi İngiltere'ye gidince şu an kendim çalışıyorum. Zamanında İngiltere'de yarış pilotlarının fiziksel antrenmanlarının nasıl olması gerektiğine dair bir kitap bulmuştum. Oradan edindiğim bilgiler ışığında çalışıyorum. Ayrıca ralli simülatörlerinde de belli zamanlarda antrenman yapıyorum. Richard Burns Rally ve Dirt oyunları favorilerim. Yarış haftaları özellikle yarıştığım otomobil ile bu oyunlarda antrenman yapmanın çok faydasını görüyorum.

CFTT'den şampiyonluk kutlaması

2017 yılını Avrupa Ralli Şampiyonası Takımlar Şampiyonu olarak noktalayan Castrol Ford Team Turkey, Beykoz Kundura Fabrikası'nda bu başarısını kutladı.

2017 sezonunda Türkiye'ye rallide takımlardaki ilk Avrupa şampiyonluğunu kazandırarak adını tarihe yazdıran Castrol Ford Team Türkiye, 6 Aralık Çarşamba günü Beykoz Kundura Fabrikası'nda organize edilen gecede şampiyonluğu kutladı. Kutlamaya, Ford Otosan ve Castrol yönetiminin yanısıra ve takımın en büyük destekçileri olan sponsorların yanı sıra Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Başkanı Serkan Yazıcı başta olmak üzere Türk otomobil sporları camiasının önde gelen isimleri ve çok sayıda basın mensubu katıldı. Avrupa Ralli Şampiyonluğu'nu kazanan ekipler ve Türkiye Ralli Şampiyonası ile birlikte Ford Fiesta ralli araçları ile birbirlerine meydan okuyan Fiesta Rally Cup ekipleri şampiyonluk gecesinde ödüllerine kavuştular.

Motor sporları için yaptıkları uzun soluklu yatırımlar doğrultusunda böylesi gurur verici sonuçlar görmenin paha biçilemez bir başarı olduğunu vurgulayan Ford Otosan Genel Müdürü Haydar Yenigün, şunları söyledi:

"Türkiye ve yurtdışında sayısız başarılarla dolu 20 yılı geriden bırakan Castrol Ford Team Türkiye'nin son olarak 2017 yılında 'Avrupa Takımlar Şampiyonu' olmasını büyük bir sevinçle karşıladık. Bugüne kadar Türkiye'de motor sporları tarihinde elde edilmiş en büyük başarının mimarı oldukları ve motor sporlarına yeni bir ivme kazandırdıkları için kendilerini tebrik ediyorum. Diğer yandan Castrol Ford Team Türkiye'nin en önemli destekçilerinden biri olarak, yaptığımız yatırımların ve bu yolda harcanan emeklerin güzel sonuçlar vererek, ülkemiz motor sporlarına katkıda bulunması son derece anlamlı. Ford Otosan olarak Türk sporcuların uluslararası alanda rekabet güçlerini geliştirmelerine vesile olmak ise bizim için gurur verici. Castrol Ford Team Türkiye ekibi aynı zamanda çok önemli bir iş ortağımız, birlikte yakaladığımız bu sinerji ile çok daha büyük başarılar elde edeceklerine yürekten inanıyorum."

Ford Otosan Pazarlama, Satış ve Satış Sonrasından Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Özgür Yücetürk ise, "Castrol Ford Team Türkiye, 2016 yılında başladığı Avrupa Ralli Şampiyonası'na 2017 sezonunda takımlar kategorisinde Avrupa Şampiyonu olma hedefiyle başlamıştı. Çok farklı ülkeleri kapsayan ve oldukça zorlu parkurların yer aldığı bu şampiyonayı Alman ve Çek rakiplerinin önünde bitirerek şampiyon olma başarısını gösterdi. Avrupa kıtasının bu en büyük ve önemli ralli organizasyonunda elde edilen başarı ülkemiz spor tarihi açısından çok önemli bir kilometre taşı. Rallide ülkemize ilk kez Avrupa şampiyonluğunu getiren Serdar Bostancı direktörlüğündeki Castrol Ford Team Türkiye pilotlarını ve tüm ekibi bu büyük başarı için tekrar tebrik ediyorum." dedi ve ekledi: "Motor sporları Ford Otosan'ın 1998 yılından bu yana kurumsal gündeminde önemli yeri olan ve aynı zamanda stratejik iletişim araçlarından da biri konumunda. Özellikle, WRC'nin Türkiye'ye gelişi ile birlikte kurumsal gündemimizi destekleyecek yeni bir vizyonla bu alanda uzun vadede desteğimizi sürdürmek istiyoruz." dedi.

GÜRKAN ÇAĞLAR

